Nr. 10. Kraków, dnia 15 Maja 1897. Rocznik II.

Adres Redakcyi i Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nie podlegają opłacie



Prenumerata wynosi:
W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . 3 marki,
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

W Imieniu Jego Cesarskiej Mości.

L. 8622. C. k. sąd krajowy, jako prasowy, na wniosek c. k. prokuratora państwa w myśl § 493 p. k. orzekł, iż treść artykułu wstępnego z napisem: „Badeni-Guttenberg przeciw organizacyi kolejarzy", umieszczonego w numerze 7 „Kuryera Kolejowego" z daty Kraków, 1 kwietnia 1897 r. (str. 1 i 2) zawiera w całej osnowie przedmiotową istotę występku z § 300 u. k., konfiskata zatem tego numeru zostaje zatwierdzona, cały nakład ma być zniszczony i dalsze rozszerzanie inkryminowanego artykułu zostaje wzbronione. Autor w tym artykule przez łżenie stara się poniżyć zarządzenia władzy, dotyczące rozwiązania austryackiego stowarzyszenia robotników kolejowych, w czem mieszczą się znamiona występku z § 300 u. k. — C. k. sąd krajowy karny. — Kraków, dnia 7 kwietnia 1897 r. *Morelowski.*

Rozwiązanie organizacyi kolejowej w parlamencie.

Sprawa, która tyle oburzenia i słusznego gniewu wywołała w każdym uczciwym obywatelu austryackim, sprawa rozwiązania organizacyi kolejowej doszła nareszcie i do parlamentu i była przedmiotem obrad „przedstawicieli" ludów austryackich. Po raz wtóry, w przeciągu tak krótkiego czasu, rząd stawał w Izbie jako oskarżony o naruszenie ustaw i musiał się bronić przed czynionemi mu zarzutami pogwałcenia swobody obywatelskiej. A kto głębiej sięgnął w istotę tych obrad i nie kierował się tylko wynikiem głosowania, musiał przyznać, że rząd znowu w debacie nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej poniósł stanowczą klęskę, wyszedł z walki pokonanym i — shańbionym. Większość 45 głosów, którą zdołał uzyskać, nie jest dla niego z pewnością świadectwem zwycięstwa: w parlamencie austryackim, gdzie rozstrzygają głosy Koła polskiego i spodlonych Młodoczechów, nie trudno o większość nawet... dla hr. Badeniego.

Trzeba doprawdy na to tylko stosunków austryackich, aby po tych ciężkich ciosach, które wymierzył rządowi poseł socyalistyczny, a których nikt odeprzeć nie potrafił, ten rząd jeszcze nadal pozostał na stanowisku i kierował sprawami państwa. Cała mowa dra Verkaufa była jednem, ciężkiem oskarżeniem hr. Badeniego i jego rządu. Każdy akt gwałtu i samowoli, popełniany na służbie kolejowej, każdy krok p. von Guttenberga, wykazujący jasno jego nieudołęość i brak wszelkich zdolności, — to wszystko w mowie Verkaufa padało jak grom na bezsilnych ministrów.

Bezsilność ta i niemożność obrony wykazała się najlepiej w mowie hr. Badeniego. Badeni musiał mówić, musiał się bronić, bo zarzuty były zbyt ciężkie, przytoczone fakty zbyt ważne, aby je można było pominąć milczeniem. Ale czy jego mowa dała odpowiedź choć na jeden fakt, podany przez dra Verkaufa? Czy p. Badeni zaprzeczył temu, co mówiono o nadużyciach rządu, o nędzy kolejarzy, o jego koledze, Guttenbergu? Nie, na to nawet on nie miał śmiałości. Zbyt dobrze znane są wszystkie te fakty, aby im można było wprost zaprzeczyć. To też p. Badeni puścił się na łatwe pole wykrętów i wymówek i nawet na tem — nie zyskał tryumfów. Wszystko, co mówił, było tak niezręczne, tak widocznie zmyślone i wypowiadane tylko dla efektu, że nie było z pewnością ani jednego posła, któryby uwierzył jego słowom. A już najmniej wierzył słowom hr. Badeniego... sam hr. Badeni. „Przewrót", „generalny strejk", słowem kompletna rewolucya na kolejach austryackich — oto straszydła, jakie p. prezydent ministrów powyciągał, aby usprawiedliwić swoje bezprawne rozporządzenie.

P. Badeni udawał, że bał się, aby już w najbliższym czasie organizacya kolejowa nie wywołała zupełnego przewrotu w dotychczasowych stosunkach. To wszystko było naturalnie tylko na to, aby coś powiedzieć. Zresztą ani jednego prawnego powodu dla rozwiązania organizacyi nie było w mowie Badeniego, ani jednego przekroczenia statutu nie potrafił wykazać, ani jednej bezprawnej czynności nie zdołał udowodnić, słowem nie powiedział nic, coby go naprawdę mogło uniewinnić. I tak jedyny przedstawiciel rządu, który w tej debacie głos zabierał, nie umniejszył winy rządu, ale przeciwnie całem swojem przemówieniem wykazał aż nadto słuszność wszystkich zarzutów.

Stanowisko stronnictw parlamentarnych w tej sprawie było znowu świeżym dowodem zupełnego zaniku uczciwości politycznej w Austryi. W chwili, kiedy socyalna demokracya występowała w obronie pokrzywdzonych obywateli, kiedy, jako mścicielka krzywd proletaryatu, toczyła bój z popełniającym gwałty rządem, — w tej chwili wszystkie inne stronnictwa rzuciły się na nią z zajadłością psów, i szczekając, szarpały ją ze wszystkich stron. Nie brakło w tym koncercie ani jednego głosu, które zwykle dają się słyszeć, kiedy chodzi o zbeszczeszczenie dobrej sprawy.

Pierwszy w tym podłym chórze zaśpiewał „robotnik", konduktor kolejowy, nakręcony przez jezuickich duszpasterzy. Klerykali wybrali go, jako narzędzie bardzo dogodne: kiedy mowa o kolejarzach, spuścili ze smyczy kolejarza, jako jedynego niby „fachowca", który miał kłam zadać wszystkiemu, co mówili socyaliści. P. Tuzel mówił, jak go nauczono, ale to wystarczyło, aby się przedstawić tak, jak go nazwał tow. Schrammel, jako denuncyant. Nic dziwnego, wychowanek panów i księży musi być tem z natury rzeczy wobec swoich kolegów.

Drugi mowca, z tego samego stronnictwa, ksiądz Krek, pomnożył jeszcze szereg „zbrodni" socyalistów. Chrześciański ten duchowny, z którego mowy przebijał prawdziwie pogański duch jadu i nienawiści, nie powiedział nic nowego: jesteśmy już aż nadto przyzwyczajeni do słuchania tego, że chcemy burzyć religię, moralność itd. itd. Ale czuć tu było wściekłość klerykała, wywołaną oświecającą działalnością socyalnej demokracyi, czuć było gniew człowieka, któryby pragnął widzieć proletaryat zawsze ciemiężonym, uległym i bezbronnym. I dlatego mowa jego była najlepszym dowodem, że organizacya kolejowa gryzła w oczy naszych wrogów i że więc była dla kolejarzy potrzebna...

A „opozycyjna" partya antysemitów? Ta zajęła najciekawsze i najcharakterystyczniejsze stanowisko. Głosowała za nagłością, ale ani jednem słowem nie wystąpiła przeciwko rządowi, tylko rzuciła się na... socyalnych demokratów! Stek najwstrętniejszych kłamstw i podłych obelg wyrzucił z siebie jej rzecznik, dr. Axmann, i nic dziwnego, że w nagrodę za to uzyskał — poklepanie po plecach od p. ministra Guttenberga. Zaszczyt nie mały, a „uczciwie" zarobiony... Czyż nie jasną tu jest nikczemna obłuda ze strony tych „przyjaciół" ludu? Czyż niewidocznem, że głosowaniem za nagłością chcieli otumanić robotników, a równocześnie ujadaniem na socyalną demokracyę zyskać względy rządu? Ale też postępowanie to wykaże dobitnie kolejarzom, czego się mogą po takich ludziach spodziewać.

O innych partyach nie mówimy: „nasze" Koło polskie i jego, od niedawna, przyjaciele od serca, Młodoczesi, nie tracili ani jednego słowa, ale z miedzianem czołem, właściwem tego rodzaju partyom, głosowali przeciwko nagłości wniosku. Ci ludzie nie mają już nic do stracenia...

P. v. Guttenberg milczał przez cały czas debaty. Wszystko, co mówiono, kręciło się koło niego, rzucano mu w twarz najsroższe obelgi, wzywano do odpowiedzi — on milczał, chowając wszystko do kieszeni. Ten generał, brutalny wobec podwładnych i mściwy, nie wyrzekł ani słowa, kiedy mu wszystkie jego brudy wyciągano przed oczy. To wprawdzie bardzo wygodnie, bardzo zdrowo, ale to niegodne nietylko oficera, ale i ministra, odpowiedzialnego za swoje postępki. Milczeniem swojem udowodnił p. Guttenberg, że jest niezdolny i niegodny piastowania tak wysokiego urzędu i musiałby z pewnością złożyć go zaraz, gdyby... gdyby nie to, że to wszystko dzieje się u nas, w Austryi... To nam zachowa nadal ministra Guttenberga.

Debata więc nad nagłym wnioskiem dra Verkaufa i tow. nic właściwie nie zmieniła, — a przecież możemy rzec śmiało, że miała dla nas wielkie znaczenie. Po raz pierwszy w parlamencie austryackim przedstawiono los austryackich kolejarzy i po raz pierwszy wykazano i napiętnowano ostro postępowanie rządu i jako przedsiębiorcy i jako kierownika państwa. A to wszystko wraz z tak niegodnem stanowiskiem rządu i wrogich nam stronnictw sprawia, że ta debata będzie z pewnością dla zorganizowanych kolejarzy pokrzepieniem ducha i zachęci ich do usilnej, ciągłej pracy na rzecz przyszłej organizacyi.

Debata nad nagłym wnioskiem dra Verkaufa. Schrammela i tow.

Posiedzenie parlamentu z dn. 30 kwietnia. (Podług stenograficznego protokółu).

Prezydent dr. Kathrein otwiera posiedzenie o godz. 11 przed południem.

Po kilku innych sprawach wchodzi na porządek dzienny nagły wniosek dep. Verkaufa i tow. w sprawie rozwiązania austryackich organizacyj kolejowych. Wniosek brzmi: Izba posłów ustanowi osobną komisyę z 36 członków, która ma zbadać legalność rozporządzeń, wydanych przed i po rozwiązaniu organizacyj służby kolejowej, jakoteż sposób i pozór rozwiązania i w przeciągu czterech tygodni zdać sprawę.

Dla uzasadnienia nagłości zabiera głos dep. dr. Verkauf i zaznacza, że jestto niesłychany akt samowoli, pierwsza próba rozciągnięcia na całą Austryę Badeniowskiej polityki rządzenia, którą tu jego partya zmuszona jest omówić, mianowicie rozwiązanie siedmiu największych stowarzyszeń kolejowych, które obejmują więcej niż 25.000 członków. Członkowie zostali obrabowani przez to z możności korzystania z opieki prawnej, z wsparcia w nadzwyczajnych potrzebach i z obrony, która im zabezpieczała organizacya wobec przedsiębiorców. Wniosek ten jest nagłym nietylko ze stanowiska kolejarzy i całej klasy robotniczej w Austryi, ale równie jest nagłym ze stanowiska podróżującej publiczności, a najnaglejszym ze stanowiska rządu samego.

Jeżeli się chce cierpiącemu stanowi rzemieślniczemu albo chłopskiemu pomódz przez zakładanie organizacyi, o ileż gwałtowniej potrzebuje klasa robotnicza takiej organizacyi, a najbardziej służba kolejowa. U robotników, a zwłaszcza u służby kolejowej, o wolnej umowie robotniczej nie może być ani mowy. Jeżeli chcemy robotnikom użyczyć pewnego wpływu na umowę, to musimy im dać możność zakładania organizacyj. Dla robotników kolejowych nie ma ani jeden przepis ustawy przemysłowej zastosowania. Ci robotnicy jednakże stoją naprzeciwko największych posiadaczy kapitału. Robotnik kolejowy nie może zawrzeć wolnej umowy z p. Rothschildem, Taussigiem lub p. v. Guttenbergem. Mowca zwraca uwagę na bardzo potężne i wielkie organizacye kolejarzy za granicą. Podczas dalszej przemowy jego panuje wciąż niepokój; prezydent dzwoni ustawicznie.

Deput. dr. Verkauf. Panów polaków robotnicy z pewnością nic nie interesują. Jestto doprawdy hańbą, że nas się tu tak traktuje w chwili, kiedy poraz pierwszy stajemy tu w obronie robotników i od tego parlamentu dopraszamy się dla nich troszeczkę opieki. (Żywe potakiwania u socyalnych demokratów).

Mowca wywodzi dalej, że za granicą udziela się opieki organizacyom przeciwko przedsiębiorstwom. Podczas strejku kolejarzy w Szwajcaryi rząd nie rozwiązał organizacyi, lecz skłonił przedsiębiorstwa do zadośćuczynienia słusznym żądaniom służby kolejowej. W Austryi jednak jak się robi politykę społeczną? **Podjudza się policyę na organizacye.** Austryaccy panowie rządzący, ci pp. ministrowie, nie mają pojęcia o nowoczesnych rzeczach, o tem wszystkiem, co się w świecie dzieje, oni są zamknięci w kółku pojęć militarnych, albo polsko-galicyjskich. (Żywe potakiwania u socyalnych demokratów).

Następnie mowca omawia dokładnie stosunki służby kolejowej. Panuje tu stan wprost hańbiący i skandaliczny. Kolej półn. urządziła w Villach kasarnię dla 52 towarzyszących pociągowi, która składa się z 5 pokojów z 18 łóżkami. (Słuchajcie! Słuchajcie!) Mowca przytacza skargę jakiegoś 73-go mężczyzny, który 50 lat służył na kolei wsch. i Franciszka Józefa, stracił w służbie oko i odniósł ciężkie urażenie w ranie, a obecnie został oddalony z „łaskawą“ płacą 14 złr. (Słuchajcie! Słuchajcie! u socyalnych demokratów). Jeśli tym ludziom wzięto obecnie organizacyę, to oznacza ogromne pogorszenie ich położenia. Albowiem koleje prywatne i poszczególni dyrektorowie ruchu nabrali teraz odwagi, aby służbę kolejową i niższych urzędników jeszcze bardziej uciskać, niż dotychczas. Rozwiązanie wykazało też, że między zarządem kolei państwowych a kolejami prywatnemi przyszedł do skutku kartel przeciwko urzędnikom i służbie kolejowej, ażeby powstrzymać każde usiłowanie robotników dla poprawienia bytu. Mowca wzywa członków Izby, którzy są przecież przeciwnikami kartelu, aby nie ścierpieli tego, że rząd zawiązuje kartele z Rothschildem i Taussigem dla uciskania służby kolejowej. Jeżeli rząd chce dalej tą drogą postępować, to istnienie innych organizacyj i stowarzyszeń zawodowych jest zagrożone. Sprawa ta jednak jest też dla podróżujących nagląca. Skutkiem przeciążenia służby mnożą się wypadki. Mowca zwraca uwagę na zbyt długi czas pracy, zwłaszcza strażników liniowych, którym podług rozporządzenia ministeryalnego, po nieprzerwanej 24-godzinnej służbie dano 6-godzinną przerwę, po 30-godzinnej służbie 8-godzinną, a po 36-godzinnej 12-godzinną. Przypomina ów wypadek kolejowy, który wydarzył się obok Gracu w lipcu z. r., gdzie strażnik zapomniał zamknąć rampę i wskutek tego powóz z 8 osobami został przejechany przez pociąg pospieszny. Podług orzeczeń rzeczoznawców zachodzą po takim braku snu, jaki jest połączony z czasem pracy tej służby, napady senności i zamącenia świadomości. Drugie niebezpieczeństwo dla podróżnych leży w systemie premij, przez który z jednej strony przedłuża się nadmiernie czas pracy służby, z drugiej, zwłaszcza przez premie „węglowe“ i przez wywołaną tem dążność oszczędzania węgli, powiększa się niebezpieczeństwo eksplozyi. Zdarzają się wypadki, że kierownicy lokomotyw zaczopowują wentyle, aby powiększyć natężenie (słuchajcie!) i dlatego też powiadają oni, że są jedną nogą w grobie, a drugą w kryminale. Jeden urzędnik kolejowy opowiadał mowcy, że się boi jechać w nocy koleją północną, bo obawia się wypadku. (Słuchajcie! słuchajcie!).

Wiceprezydent Abrahamowicz zwraca mowcy uwagę na postanowienie §. 42 porządku obrad, podług którego debata musi się ograniczyć do kwestyi nagłości. Gdyby nawet prezydyum pozwoliło na merytoryczną debatę, to przecież musiałaby się ona trzymać w ramach niezbędnego uzasadnienia. (Protesty na lewicy).

Deput. dr. Verkauf: Robi to na mnie wrażenie, że p. wiceprezydent nie słuchał moich wywodów od początku, gdyż inaczej nie przypominałby mi pewnie § 42, który znam bardzo dokładnie. Zdaje się, że istnieje zamiar zaprowadzić dla nas nową praktykę, na którą my sobie stanowczo nie pozwolimy. My tu nie na to jesteśmy, ażeby sobie dać założyć kaganiec. Mówię w sprawie nagłości przez to, że wskazuję niebezpieczeństwa, które z owego rozporządzenia płyną dla robotników. My sobie tutaj nie pozwolimy na te polskie obyczaje (żywe oklaski u soc.-dem.).

Wiceprezydent Abrahamowicz: Ależ pan tu miałeś odczyt. Dep. dr. Verkauf. Ja nie mam żadnego odczytu (żywy niepokój).

Wiceprezydent Abrahamowicz: Więc proszę mówić dalej (okrzyk u soc.-dem. „No więc“).

Dep. dr. Verkauf omawia następnie wyniki ankiety, urządzonej przez wiedeńskie stow. zawodowe, które naturalnie nie są znane rządowi, gdyż polityką socyalną i nauką rząd się właśnie wcale nie zajmuje. W tej ankiecie skonstatowano, że na każdego robotnika, choćby nie znał służby hamownika, używano jako hamownika, a mianowicie jako figuranta; za to otrzymywał 10 ct. odszkodowania. Dzieje się to nietylko przy pociągach towarowych, ale i osobowych. Opieka generalnej dyrekcyi nad austryackiemi kolejami jest na wskroś biurokratyczna. Przestrzeganie instrukcyi jest wogóle niemożliwe. Służba kolei południowej postanowiła raz przeprowadzić instrukcyę. O godz. 12 w nocy wprowadzono nagle podług umowy instrukcyę; trwało to tylko kilka godzin, a wszystko musiało na stacyach stanąć, nie można było iść ani naprzód, ani w tył. Podróżująca publiczność ma więc w tem żywy interes, ażeby przez organizacyę służby i robotników kolejowych wychodziły na jaw wadliwe stosunki, na kolejach panujące, i aby były z ich pomocą usuwane.

Jasnem jest, że interesy przedsiębiorstw kolejowych są wprost przeciwne... Dywidendy, tantyemy, a także cena wykupna w razie upaństwowienia są zawisłe od tego, w jakiej mierze służba jest wyzyskiwana, a im więcej ją się wyzyskuje, tem wyższą jest następnie też i cena kupna dla austryackiego państwa (żywe potakiwania u soc.-dem.). Jest więc interesem państwa te źródła niebezpieczeństwa zatamować jak najprędzej.

Cóż jednak uważa rząd za interes państwa? Rządowi powinnoby wiele na tem zależeć ażeby usunąć pogłoskę, że rozwiązanie i następne kroki są niczem innem, jak tylko aktem osobistej zemsty p. ministra kolei żelaznych. Przyjemnie jest mieć do czynienia z wykształconymi ludźmi.

Służba kolejowa miała pod tym względem dawniej większą przyjemność, kiedy jeszcze p. Biliński był prezydentem generalnej dyrekcyi kolei państwowych. Ten bowiem był szczęściem przedtem profesorem ekonomii społecznej, i jako taki musiał się zajmować nauką gospodarstwa społecznego i socyalną polityką; on nie mógłby popełnić podobnych uczynków, jak może je popełniać człowiek, który niczego tak mało nie posiada, jak wiedzy ekonomicznej i społeczno-politycznej.

Pan Biliński powiedział raz do deputacyi urzędników kolejowych...

Wiceprezydent Abrahamowicz prosi mowcę, ażeby nie wygłaszał tu odczytów i nie odczytywał zdań p. Bilińskiego. (Protesty i okrzyki u soc.-dem. „on nie nie czytał“).

Dep. dr. Verkauf: Proszę p. prezydencie, wszakżesz my marnujemy czas przez te ciągłe przerywania! (wesołość i potakiwania u soc.-dem.) Pan Biliński powiedział urzędnikom, że nie może wierzyć, ażeby jakikolwiek zarząd kolejowy, chciał szkodzić grupom urzędniczym, które dążą do poprawy swego położenia. Tak mówił człowiek wykształcony, który w każdym razie musi odłożyć na bok swoje wykształcenie w chwili, kiedy zostaje ministrem... A minister von Guttenberg??

Może nie wiecie, jak p. von Guttenberg został ministrem kolei.. Nie chcemy tutaj sprawy rozmazywać (Okrzyk u soc.-dem: proszę mówić).

Znajdzie się już sposobność wytoczyć sprawę, czyśmy potrzebowali ministerstwa kolejowego i ze względu na kogo p. v. Guttenberg został ministrem. Że on nie przyniósł ze sobą rzeczowej wiedzy, to rzecz jasna. Jego pogląd był poglądem kasarnianym, a ten pogląd nie wystarcza dla ekonomii i polityki społecznej. Cóż on natomiast przyniósł? **Ton kasarni**! Oświadczył on przy obejmowaniu urzędowania, że wymaga wojskowej karności, ale też i męzkiej otwartości i przyrzeka za to życzliwość; w krótkim czasie nie pozostało nic, jak tylko wojskowa dyscyplina, a do tego dołączyło się jeszcze mnóstwo kar. W marcu przeszłego roku p. v. Guttenberg rozmawiał z dwoma robotnikami kolejowymi, którzy go prosili o urlop na kongres i oświadczył, że żądania, które chcą postawić na kongresie, idą za daleko. Członek deputacyi Wintersberger powiedział: W połowie drogi spotkamy się; p. v. Guttenberg odrzekł: może aż na końcu drogi. (Słuchajcie! Słuchajcie! u soc.-dem.).

Wintersberger: Położenie robotników kolejowych nie jest z pewnością pozazdroszczenia godne. P. v. Guttenberg: Temu nikt nie przeczy. Komu jednakże nie podoba się służba kolejowa, ten może z niej wystąpić. (Żywe okrzyki u soc.-dem. Słuchajcie! poseł Berner: powinienby to powiedzieć żołnierzom! Wesołość).

P. v. Guttenberg powiedział także, my wiemy bardzo dokładnie, o czem się mówi na zgromadzeniach w stowarzyszeniu zawodowem. A więc za wiedzą p. v. Guttenberga wysyła się szpiegów na zgromadzenia robotnicze, popiera się rzemiosło donosu i jeszcze tem się chwali, to jest raczej wszystko inne, tylko nie wojskowa otwartość i zamiłowanie prawdy. P. v. Guttenberg prowadzi zwłaszcza osobistą walkę przeciwko poszczególnym robotnikom. Na redaktora pisma „Eisenbahner“ jest bardzo zawzięty, zarzuca mu szorstki ton. Muszę tu z wielką przykrością użyć słów, których nie powinno się używać w parlamencie, ale nie pochodzą one odemnie, tylko od ministra kolei żelaznych v. Guttenberga. Raz w Krakowie uniósł się tak, że wobec jednego robotnika nazwał kierowników organizacyi „leniwymi łajdakami“. (Słuchajcie! Słuchajcie! u soc.-dem.) Na stacyi Bern-Anderadorf nazwał redaktora Tomschika również łajdakiem. Jeżeli kto sam używa tak delikatnych wyrażeń, ten nie ma prawa mówić o ghurowatym tonie innych ludzi. Kiedy w ten sposób znieważony zaskarżył go do sądu, p. v. Guttenberg zwrócił się wówczas do swego kolegi, ministra sprawiedliwości, a ten uważał za zgodne z swoją godnością wpaść w drogę sprawiedliwości, — rozprawa była już zarządzona — i polecić generalnej prokuratoryi natychmiastowe wniesienie zażalenia dla ocalenia ustawy. Najwyższy trybunał uwzględnił naturalnie zażalenie. Bo czyż można ministra zapozwać przed sąd z powodu obrazy zwykłego robotnika? Byłoby o wiele zaszczytniejszem dla p. v. Guttenberga, gdyby został skazany na pięć albo dziesięć reńskich grzywny, jak to, że na tej wcale nie pięknej drodze został uwolniony od odpowiedzialności za obelgi, których rzucaniem zawinił.

P. Guttenberg pozwala sobie również, a dyrektorowie ruchu naśladują go, mówić o krwawych groszach robotniczych, które pochłaniają ludzie z organizacyi. Bardzo nieostrożnie ze strony ministra mówić w ten sposób. **Z czegóż bo utrzymuje się ministrów, jeśli nie z krwawych groszow pracującego ludu?** (Żywe oklaski u soc.-dem.). A te krwawe grosze wynoszą o wiele więcej, aniżeli te, z których musi żyć biedny agitator z rodziną. Pan minister nie zamieniłby się z nim, a jest jeszcze pytanie, czy działalność takiego ministra wartą jest tych krwawych groszy robotniczych!

Mowca omawia następnie powody rozwiązania organizacyj, podane w urzędowem rozporządzeniu i stwierdza, że przytoczone tam fakty są nieprawdziwe. Przy swoim rozgałęzionym systemie szpiclostwa musieli ci panowie wiedzieć, że wszystkie te fakty są niesłuszne i nieprawdziwe. A mimoto wzięto je do rozporządzenia, ponieważ nie miano innych. Organizacye rozwiązano, ponieważ one „mają dążności, sprzeczne z interesem państwa“; interes państwa znaczy mianowicie dla ministra spraw wewn. i kolei interes kolei prywatnych, interes Rothschildów i Taussigów; ci mają prawo wyzyskiwać służbę kolejową i to się nazywa interesem państwa. (Potakiwania u soc.-dem.).

Ażeby tego rodzaju interes państwa wziąć w obronę, rząd austryacki rozwiązał organizacye kolejowe i dlatego celu uważa też za stosowne zabraniać założenia nowych organizacyj. Rząd austryacki powinienby właściwie przyjść przed ten parlament i z wzniesionemi rękami prosić, ażeby natychmiast ustanowił komisyę, któraby przeprowadziła gruntowne i bezstronne zbadanie rzeczy i stwierdziła, czy wszystkie te obwinienia zasadzają się na prawdzie. Leżałoby to w interesie rządu samego. Czy rząd sądzi, że przez rozwiązanie usunął niezadowolenie służby kolejowej? Albo może czy rząd chce nowy stan wyjątkowy zaprowadzić? Hr. Badeni nie jest Bismarkiem, a wszak nawet Bismark potknął się o stan wyjątkowy. Hr. Badeni potknie się z pewnością o co innego, ale to robi wrażenie, jak gdyby ci panowie chcieli zaprowadzić nowe panowanie grozy przeciwko klasie robotniczej. My się nie boimy, spróbójcie! Stoczyliśmy już boje z innymi, większymi, niż wy jesteście — mówię tu nie o samej Austryi, ofiary będą musiały być, choćbyśmy ich chcieli unikać, **ale zwycięzcami będziemy i musimy być my.** (Żywe oklaski u soc.-dem.).

Rząd osiągnął to, że system donosicielstwa przybrał obecnie na kolejach, a zwłaszcza na c. k. państwowych kolejach, takie rozmiary, iż jest prawdziwą hańbą. Wszak ci ludzie chodzą do kierowników kolei prywatnych i żądają wydalenia pewnych robotników za to, że są członkami organizacyj. (Wołanie „pfuj!“ u soc.-dem.) To czyni rząd, który powinien być dla obrony słabych i uciśnionych, który się nazywa chrześcijańskim, który chce prowadzić politykę społeczną! Żąda on wydalenia ojców rodziny, dlatego że występują w obronie organizacyi. Dalszym owocem tego jest rozgoryczenie między kolejarzami. Panuje oburzenie z powodu tego niesłychanego postępowania rządu i jego narzędzi. — Mowca wzywa Izbę do bezstronnego rozpatrzenia sprawy. Wszelkie ustępstwo, któreby się zrobiło rządowi w tym wypadku, byłoby zachętą do postępowania tą samą drogą. Nie można zabierać uciśnionym i wyzyskiwanym jedynej ich broni: prawa koalicyi.

Nie zapomnijcie, że są między wami partye, nie mam na myśli klerykałów, którzy nie mieli nigdy nic do cierpienia, partye, którym nie zawsze tak dobrze było, jak dzisiaj. Polacy i Młodoczesi musieli długo walczyć, zanim zdobyli prawo stowarzyszania i zgromadzania się, nie zostaną też na zawsze w większości. Głosujcie za nagłością, głosujcie za wnioskiem i badajcie bezstronnie materyał! Rozstrzygnijcie następnie, czy wolno w Austryi znieważać w taki sposób organizacye robotnicze, rozwiązywać w tak zbrodniczy i lekkomyślny sposób, i nie zezwalać na założenie nowych. (Oklaski i brawa u soc.-dem.).

Po tej mowie zabiera głos prezydent ministrów hr. Badeni. Tłómaczy on naprzód powstanie organizacyi kolejowej i powiada, że

jest ona wynikiem obrad kongresu kolejarzy w Zurychu w r. 1893, który miał tendencye socyalistyczne. Z początku rząd nie robił żadnych trudności powstającym organizacyom (śmiech u soc. dem.), ponieważ chciał się naprzód przekonać, czy one mają rzeczywiście ukryte cele. Następnie powstało 6 stowarzyszeń we Wiedniu, które założyły cały szereg filij, a potem złączyły się we wspólnym „Związku stow. zawodowych, zapomogowych kolejarzy austryackich“. Wszystkie te stowarzyszenia miały być tylko środkiem do celu, ażeby rozwinąć agitacyę w szeregach służby kolejowej. (Dep. Berner: Jaką agitacyę?) Wszak już na kongresie zurychskim zaznaczono wyraźnie, że propaganda między kolejarzami jest jednym z głównych celów międzynarodowego socyalizmu, i przeto w podburzających odczytach przedstawiono im zgodność ich interesów z interesami całego proletaryatu; przepowiadano im zawsze, że tylko na tej drodze będą mogli odnieść zwycięstwo nad wyzyskującymi ich zarządami kolejowymi, i zachęcano ich zawsze do złączenia swojej organizacyi z organizacyą reszty proletaryatu. (Okrzyk: Toż to wszystko w porządku! Niepokój). Dalej wylicza p. Badeni wszystkie „zbrodnie“ organizacyi kolejowej; powiada, że przyłączyli się do komisyi zawodowej, która stoi „po za ustawami“, że dążyli do przewrotu w stosunkach kolejowych, do powszechnego strejku i do podkopania służbowej subordynacyi. — „Ażeby to osiągnąć, dążono zawsze do podtrzymywania w służbie kolejowej ciągłego niezadowolenia, a mianowicie za pomocą prasy zawodowej, głównie zaś przez centralny organ zawodowy „Eisenbahnera“ ... Kongres urzędników kolejowych, podurzędników i urzędników pomocniczych, odbyty w Wiedniu w październiku 1894 r. wykazał jasno, że ruch, który z początku pociągnął tylko najbardziej do przemysłowych robotników zbliżony personal warsztatowy, następnie przeszedł na personal pociągowy, a dopiero później ogarniał bardziej do wiejskiej ludności zbliżony personal strażniczy, obecnie objął także i część personalu urzędniczego. Powstały z tego stosunki służbowe wprost niemożliwe. I dlatego było obowiązkiem rządu, tej organizacyi, o której właśnie mówimy, położyć koniec. Dotkniętym przysługiwało prawo odwołać się od tego rozporządzenia do trybunału państwa. To się w oznaczonym terminie stało, a trybunał wypowie swoje zdanie, czy tu naruszono ustawy.

Przemawiał później konduktor Tuzel, członek partyi klerykalnej, i napadając na organizacyę socyalno-demokratyczną oświadczył, że będzie głosował przeciw nagłości.

Zaczęły się teraz prawdziwe orgie wrogów partyi socyalno-demokratycznej. — Antysemita Axmann oświadczył wprawdzie, że będzie głosował za nagłością, ale rzucił się na socyalistów, zarzucając im, że żyją z robotniczych pieniędzy; powiada, że rozwiązanie organizacyi kolejowej zadowoliło go dlatego, że te organizacye pochłaniały kolejarzom ogromne sumy pieniędzy (protesty ze strony soc.-dem.) itp. Dały się nawet słyszeć takie zdania, jakie np. wypowiedział klerykał dr Krek, że „rozwiązanie było w interesie kolejarzy, publiczności, w interesie rządu, państwa, religii, moralności i prawa“. (Żywe protesty ze strony soc. dem.). Dr. Krek mówi dalej: „Byłem raz obecny przy zakładaniu takiej organizacyi w Lublanie, gdzie jeden z przedstawicieli partyi z Wiednia powiedział: Teraz musicie dbać o swoje dobro, gdyż ze śmiercią wszystko przepadło! (Śmiechy u soc. dem. Wołania: Rozumie się! Miał słuszność!)

Zabiera głos dep. Schrammel (soc. dem.) i odpiera przedewszystkiem zarzuty hr. Badeniego. „Jest rzeczywiście czemś niesłychanem, zarzucać organizacyom kolejowym, że działają podburzająco, jeżeli np. wykazują, jak ludzie za nędzną płacę muszą pracować 20, 30, a nawet 60 godzin. Jeżeli zarzuca się organizacyi dążności przewrotowe, to musimy powiedzieć, że gdyby dzisiejsze społeczeństwo rzeczywiście runęło, nie byłoby w tem żadnej szkody; ale jeśli reprezentant ludu mówi, że nieszkoda, iż rozwiązano organizacyę, to nie jestto przedstawiciel ludu, ale człowiek przez małą klikę wybrany, który nie wie, czego lud chce i potrzebuje“ Mowca piętnuje jako denuncyacyę całą przemowę dep. Tuzla i oświadcza, że ten poseł reprezentuje interesy kleru i worka kapitalisty, ale nie interesy ludu pracującego. Przechodzi następnie do twierdzenia p. Axmanna, że agitatorzy żyją z pieniędzy robotniczych i powiada: „**Któż dziś nie żyje z robotniczych pieniędzy?** Wszyscy ci pp hrabiowie, książęta, wszyscy ci bogacze, Rotszyld, Gutmann, którzy żyją w Nicei, Abazyi itd., **wszyscy ci żyją z pieniędzy robotniczych**, ale też i wszyscy pp. chrześciańsko-socyalni, którzy zajmują wysokie stanowiska i pobierają od państwa sześć, siedm i ośm tysięcy rocznie, ci również żyją z pieniędzy robotniczych“.... „Powiedziano tutaj, że kolejarze musieli płacić do organizacyi 45 ct. miesięcznie i że temi pieniądzmi straszliwie się rządzono. Za te 45 ct. założono po pierwsze pismo zawodowe. Nadto udzielano bezpłatnej porady prawnej i użyczano wsparć. 45 ct. miesięcznie za to, co dawano, to jeszcze nie taka straszna suma. Poseł Axmann cieszy się naturalnie, że socyalno-demokratyczną organizacyę kolejarzy rozwiązano, ponieważ ma nadzieję założyć obecnie chrześciańsko-socyalną. Ale pan się zawcześnie radujesz. Jestem przekonany, że kolejarze nie pójdą panu na lep, ponieważ wiedzą bardzo dobrze, że idąc z chrześciańsko-socyalnymi, znajdują się na bezdrożu“. (Protesty i niepokoje chrześc.-soc.). Dalej mowca zwraca się przeciwko zarzutowi, czynionemu socyalnym demokratom przez posła Kreka, jakoby niszczyli religię, i wykazuje jego nicość. Wreszcie kończąc oświadcza, że obowiązkiem każdego jest głosować za nagłością, aby w ten sposób stanąć w obronie zasadniczych ustaw przeciwko rządowi. (Oklaski i brawa u soc. dem.).

Następnie dyskusyę zamknięto i przystąpiono do głosowania nad nagłością wniosku.

Dep. Schrammel wnosi, aby głosowanie było imienne. Wniosek znajduje dostateczne poparcie, a przy głosowaniu odrzucono nagłość 179 głosami przeciwko 134. Wniosek będzie przeto traktowany regulaminowo.

PRZEGLĄD.

Rząd wobec usiłowań kolejarzy założenia nowej organizacyi zachowuje się naturalnie wrogo. Mybyśmy nic przeciwko temu nie mieli: dopóki ten rząd reprezentują pp. Badeni i Guttenberg, nieprzyjaźń jego jest dla nas zaszczytem.

Ale też my nie przyjaźni żądamy od tych ludzi, a tylko chcemy, aby, jako urzędnicy państwowi, zachowywali się wobec nas tak samo, jak wobec innych obywateli państwa. Żądamy, aby trzymali się przedewszystkiem ustaw, które ich najbardziej obowiązują. Tymczasem zakaz wysłanych niedawno statutów „Związku austryackiej służby kolejowej i innej komunikacyjnej“ i „Stowarzyszenia zawodowego, kształcącego i prawnoopiekuńczego austr. służby kolejowej“ — świadczy o tem, że ministerstwo chce stanowczo wyjąć z pod praw zawód kolejowy, stworzyć dla niego stan wyjątkowy.

Zakaz ów opiera się na tem, że obie te organizacye mają na celu tylko „odnowienie rozwiązanej organizacyi służby kolejowej“. P. Badeni więc, wskutek swojej genialnej domyślności, uważał za odpowiednie odrzucić podane statuty, nie zważając na to, że jego powody odrzucenia sprzeciwiają się najpierwszym zasadom prawa austryackiego. Bo oto najwyższy trybunał państwa wydał w tej sprawie dwa orzeczenia, a oba jak gdyby umyślnie zadają stanowczy cios badeniowskim motywom. Jedno pochodzi z r. 1873 i powiada, że nie można zakazać założenia stowarzyszenia na tej podstawie, że ono może być dalszym ciągiem już przez władze rozwiązanego. Drugie, z r. 1877, oświadcza, że sama obawa, iż mające powstać stowarzyszenie może być dla państwa niebezpiecznem, nie wystarcza również do odrzucenia statutów. A hr. Badeni na tych dwóch podstawach właśnie, uznanych tu za prawnie wręcz niemożliwe, opiera swój zakaz!

Ten sam trybunał państwa będzie wkrótce sądził oba zakazy i będzie zmuszony orzec, że są bezpodstawne i bezprawne. Zobaczymy, czy ta instytucya, mająca być przybytkiem najwyższej sprawiedliwości państwowej, ośmieli się zmienić swoje zdanie dla hr. Badeniego. Opierając się na ustawach i tylko na ustawach, najwyższy trybunał będzie musiał wydać wyrok potępiający p. prezydenta ministrów i jego politykę wobec kolejarzy.

Imienne głosowanie nad nagłym wnioskiem Verkaufa wykazało dobitnie, jak politycy burżuazyjni ulegają prędko i łatwo korupcyi, jak szybko zmieniają przekonania pod wpływem nęcącego stanowiska rządzenia. Jednym z najjaskrawszych przykładów tego podlenia jest dr Kaizl, Młodoczech, profesor uniwersytetu, który jeszcze niedawno z taką gwałtownością napadał na rząd i piętnował jego nadużycia. Nieszczęściem — dr. Kaizl napisał też naukowe dzieła i w nich złożył swoje przekonania jeszcze z czasów, kiedy... miał rzeczywiście swoje przekonania. W jednem z tych dzieł, zatytułowanem „Czeskie myśli“, znajdujemy bardzo ciekawy ustęp. Zaznaczywszy, że rząd powinien dla dobra klas społecznie słabych wielką wagę przykładać do „instytucyj, które jako wypływ swobody obywatelskiej“ dają tym klasom sposobność wypowiedzieć swoje zdanie w stowarzyszeniach i na zgromadzeniach, powiada dr. Kaizl dosłownie: „Nie możemy tu pominąć sposobności wypowiedzenia przekonania, że postępowanie rządu wobec robotników tchnie nie rzadko duchem, który żadną miarą nie da się pogodzić z wolnością i równością wszystkich obywateli państwa“. Tak pisał prof. Kaizl w r. 1896 — dziś rządowiec Kaizl, kandydat na ministra, myśli inaczej. W sprawie, która właśnie tyczy się swobody obywatelskiej robotników, nie wahał się głosować wbrew wypowiedzianym niedawno przekonaniom, w godnem towarzystwie dwóch wsteczników. Jędrzejowicza i Kalteneggera. Trzeba przyznać, że zmiana zdumiewająco szybka...

Koło polskie radziło niedawno nad stosunkami kolejowemi w Galicyi. Posypały się skargi i żale na zły stan pociągów, na macosze traktowanie kraju pod względem zakładania nowych sieci kolejowych, na uwzględnienie potrzeb i warunków krajowych itd. itd. Okazało się z tego, że pp. posłowie Polacy widzą i rozumieją lekceważenie ich żądań ze strony p. Guttenberga i rządu. Nie było ani jednego posła, któryby nie zgadzał się z temi skargami, tak iż zdawało się, że kompletna rewolucya wybuchła w Kole polskiem przeciwko ministerstwu kolejowemu. Rewolucya w Kole polskiem!... Pamiętamy, że z końcem ubiegłej sesyi było już coś podobnego: rewolucya w szklance wody. Wówczas zakończyła się ona tem, że na posiedzeniu pełnej Izby ci sami posłowie, którzy w Kole napadali na ministra kolei, nie mogli znaleźć dość słów pochwały dla rządów p. Guttenberga. Tym razem koniec był nieco „poważniejszy“: uchwalono wygotować materyał i wręczyć go ministrowi. Podawanie próśb — to ostatni wyraz polityki Koła wobec rządu; nic dziwnego, pp. posłowie z Koła polskiego stracili już dawno prawdziwie męski charakter...

Galicyjskie wybory dostarczą obfitego materyału legitymacyjnej komisyi parlamentarnej, która już rozpoczęła rozpatrywać wniesione protesty. Na 67 wniesionych protestów **40** pochodzi z Galicyi, a odliczywszy 5, skierowanych przeciwko partyom opozycyjnym, pozostaje jeszcze zawsze **35** dowodów zajść wyborczych w Galicyi. Większość parlamentarna, reprezentowana też w większości w komisyi, czuje dobrze przykrą sytuacyę i dlatego rozdała protesty do zreferowania prawie wyłącznie „swoim“ ludziom. Tak członkowie większości podostawiali po kilka mandatów do sprawdzenia, podczas kiedy kilku posłów z opozycyi wyłączono zupełnie. Dziwne przytem zaszły kombinacye: mandaty galicyjskie dostały się członkom Koła polskiego, prawdopodobnie w myśl zasady, że... kruk krukowi oka nie wykole... A kiedy tow. Daszyński, jedyny socyalista, zasiadający w komisyi, zwrócił uwagę, że protesty z Galicyi należałoby dać komuś bezstronnemu, wówczas oświadczono mu, że nie wypada mandatu dawać do zreferowania „nieprzyjacielowi“. Za to kiedy chodziło o protest przeciwko wyborowi tow. Kozakiewicza (bo i przeciwko niemu protest wniesiono), wówczas Daszyński zażądał, aby go dać jemu, jako przyjacielowi, i żądaniu temu musiano uczynić zadość. Zresztą ci sami ludzie, przeciwko którym wniesiono protesty, mają wydawać wyroki w sprawie mandatów innych: Wachnianin będzie sprawdzał wybór Rutowskiego, Wachnianina Merunowicz, Merunowicza Piniński i t. d. Nic dziwnego, że taka komisya z miedzianem czołem uzna za ważne mandaty, zrodzone nawet z krwi wyborców.

Upaństwowienie kolei Lwowsko-Bełzeckiej. Dn. 11 maja obradował parlament nad przedłożeniem rządowem, dotyczącem upaństwowienia kolei Lwów-Bełzec. W motywach, które skłoniły rząd do tego postanowienia, podano, że leży ono w interesie ogólno-państwowym i że wobec tego należy wykonanie jego o ile możności przyspieszyć. Ponieważ jestto jedno z pierwszych „ekonomicznych“ zadań, jakie po załatwieniu nagłych wniosków przypadło do rozwiązania naszemu parlamentowi, ponieważ też stanowi ono początek tej „dobroczynnej“ działalności parlamentarnej, o której tyle rozprawiali nasi mężowie stanu, warto więc przypatrzyć się bliżej, jak wygląda ten interes „ogólno-państwowy“, z którego miało się ono zrodzić. I oto przychodzimy do przekonania, że ten „ogólny“ interes redukuje się w rzeczywistości do bardzo specyalnego interesu kilku bogatych akcyonaryuszy kolejowych. Kiedy bowiem rozważymy stan akcyj owej kolei Lwowsko-Bełzeckiej, przekonamy się, iż stoją one tak nisko, iż mogą obecnie dawać najwyżej $^1/_4$ lub $^3/_8$ % dywidendy. Państwo zaś, wykupując obecnie tę kolej, ma zapłacić nominalną wartość wszystkich jej akcyj, która wynosi 3,208.400 złr.: rzeczywista zaś wartość tych akcyj, z powodu bardzo niskiego stanu dywidendy, jest o wiele mniejsza, tak iż państwo płaci akcyonaryuszom o przeszło 200.000 złr. za dużo. Robi więc z tych pieniędzy podarunek bogatemu towarzystwu akcyjnemu kolei Lwowsko-Czerniowieckiej, które jest właścicielem linii Lwów-Bełzec. I takie podarunki, ofiarowane bogatym akcyonaryuszom,

którzy n. p. 60.000 płacą radzie administracyjnej, nie mającej nic do czynienia prócz odcinania kuponów (bo z powodu upaństwowienia nie ma ani czem administrować), takie podarunki, powtarzamy, rząd nazywa „interesem ogólno-państwowym“. Izba uchwaliła odesłać ów projekt do komisyi kolejowej; nie było w niej naturalnie ani jednego posła, którыby jasno i stanowczo napiętnował postępowanie rządu, rozdającego kapitalistom podarunki z kieszeni biednego ludu. Posłów socyalistycznych nie dopuszczono do głosu, chcąc w ten sposób uniknąć przykrości, jakichby oni nie szczędzili z pewnością; ale myli się rząd, jeżeli sądzi, że uda mu się ujść przed tem niebezpieczeństwem: znajdzie się sposobność, że jeszcze i w tej sprawie lud głos zabierze...

Węgle jako źródła dochodu kolei północnej. W r. 1886 państwo zawarło z koleją półn. układ, mocą którego przydłużyło termin wykupu do r. 1904 i przytem — podług najgłębszego przekonania ówczesnego rządu — zrobiło „znakomity interes“. Polega on na tem, że państwo ma obecnie prawo kierować taryfą kolei półn., a mianowicie może ją obniżyć, kiedy dochód kolei przekroczy oznaczoną granicę. Nadto również w chwili, kiedy dywidendy będą dawały większy procent, niż oznaczony przy umowie, państwo ma pobierać połowę przewyżki. Ale mimo tak korzystnej na pozór umowy akcyonaryusze kolei półn., (do których należą tacy kapitaliści, jak Rothszyld, Gutman), nie dali się „oszukać“. Kiedy przeglądamy obecnie rachunki kolei półn., widzimy, że wprawdzie dochód kolei od czasu zawarcia umowy wzrósł znacznie, że więc wprawdzie państwo pobiera coraz znaczniejsze sumy, — ale za to w wyższym stosunku wzrósł dochód z węgla, który idzie niepodzielnie do kasy akcyonaryuszy. I tak dziś wynosi on blisko $1\frac{1}{2}$ miliona, kiedy np. w roku 1873, który nazwano powszechnie rokiem rozkwitu gospodarczego, wynosił tylko 400.000. Jestto zatem bardzo pokaźne źródło zysku dla towarzystwa akcyjnego, które — rzecz zrozumiała — odbiło w ten sposób to, co musi oddawać państwu z zysków kolejowych. Że dalej przemyślne towarzystwo zakpiło wprost z tych wszystkich, którzy biadali nad jego losem z powodu „niekorzystnej“ umowy z r. 1886, świadczy o tem i duży przyrost dywidendy, który wynosi 13 złr. (w r. 1886 płaciło towarzystwo $136\frac{1}{4}$ złr. dywid. — w 1896 już $149\frac{1}{4}$.)

Jest więc teraz dla państwa najlepsza sposobność, aby — zupełnie podług umowy — zażądać stanowczo zmniejszenia taryfy dla węgla. Będzie to leżało w interesie całej ludności austryackiej, a przedewszystkiem wiedeńskiej, która, będąc zmuszona pobierać węgiel z kopalń kolei półn., płaci ogromne podatki akcyonaryuszom z powodu wysokich cen przewozowych. Interes całego państwa wymaga również zniżenia taryfy węglowej: trzeba bowiem wiedzieć, że — podług umowy — państwo przy wykupnie kolei będzie musiało płacić za akcye tyle, ile one przynosiły zysku przeciętnie w latach 1896 — 1902. Dlategoto akcyonaryusze kolei półn. starają się teraz jak największy dochód uzyskać, aby później państwo więcej im musiało płacić. Nie trzeba chyba długo dowodzić, że interes państwa i całej ludności austryackiej jest wprost przeciwny. Biedne warstwy ludności — bo te przecież najwięcej potrzebują węgla — mają dość innych ciężarów i podatków, które przygniatają je tak, że już ledwie dyszeć mogą. Byłoby doprawdy zbrodnią wobec tej ludności, ażeby ona jeszcze nadal musiała płacić wysoki podatek prywatnym kapitalistom, spekulującym na podwyższenie dywidendy. W rękach rządu leży te nienormalne stosunki usunąć; posłowie socyalno-demokratyczni wnieśli w tej sprawie interpelacyę, w której całą rzecz dokładnie wyjaśniają i domagają się stanowczo zniżenia taryfy węglowej na kolei półn. Zobaczymy, jak rząd usprawiedliwi swoje dotychczasowe niedbalstwo i co będzie dla parlamentu austryackiego ważniejszem: dobro ludu i państwa, czy zysk kilku żydowskich kapitalistów.

Pod pręgierz.

Kraków. Kilkakrotnie opisywaliśmy już straszną nędzę i nadmierne przeciążenie pracą przesuwaczy wozów kolei północnej. Ludzie ci za 24-godzinną pracę pobierają zaledwie 80 ct. dziennie, a po latach kilku lub kilkunastu dochodzi płaca ich najwyżej 90 ct. Do niedawna jeszcze zmieniono na skutek prośby do gen. dyrekcyi czas pracy tym biedakom na 12 godzin — ulgę tę jednak cofnięto, jakby z obawy bankructwa tej kolei. Najohydniejszą praktyką, dokonywaną na „szyberach“ jest, że podczas 24-godzinnej bez przerwy pracy, nie wolno tym ludziom bodaj na chwilę oderwać się od niej celem zjedzenia obiadu; odstąpienie od tego sprowadza na nich dotkliwe kary pieniężne — o czem pisaliśmy już szczegółowiej w poprzednich numerach. Przesuwacze, wskutek kompletnego wyczerpania sił, zmuszeni byli wnieść przez tutejszego naczelnika stacyi podanie do gen. dyrekcyi o przywrócenie 12 godzin pracy; kiedy jednakowoż podanie to spoczywało w biurku naczelnika, robotnicy po pewnym czasie udali się z taką samą prośbą wprost do gen. dyrekcyi, która pomimo przytoczenia obecnych trudnych warunków pracy i płacy, przez usta zastępcy naczelnika, p. Mydlarskiego dała odpowiedź odmowną. P. Mydlarski skorzystał z tego i natrząsa się z szyberów, sekując i prześladując ich na każdym kroku bezustannie. W wyzysku i mordowaniu ludzi stara się Mydlarski przewyższyć zarząd kolei północnej. Szyberzy tutejsi podzieleni są na dwie partye, dla których urządza się dwa razy w tygodniu t. zw. „szkołę“. Partya, obejmująca służbę, odbywa szkołę o godz. 7 rano, co się jednak nigdy nie dzieje, gdyż Mydlarski przychodzi do szkoły zazwyczaj o godz. 8 na to tylko, aby szyberom opowiadać różne plotki kolejowe, lub gadać im głupie morały. Przez cały ten czas partya, będąca z poprzedniego jeszcze dnia w służbie, wyczekuje na placu, szybuje i zamiast 24 godzin, pełni służbę przez 26 godzin. W ten sposób p. Mydlarski kradnie tym ludziom czas, przeznaczony na spoczynek. Nie wiadomo, czy to ma być dowcip tego pana, czy bezczelność nieludzka?....

Rzeszów. Nie upłynęło dużo czasu, a już nowym kwiatkiem leczniczym wsławił się tutejszy lekarz kolejowy, dr. Fiałkowski. Oto zaprzeszłego miesiąca jeden z tutejszych kolejarzy, któremu dziecko zachorowało na oczy, udawszy się do wspomnianego lekarza o pomoc, takową otrzymał z tak dobrym skutkiem, że omal dziecko oka nie pozbyło. Przyszedłszy pierwszym razem przepisuje proszki, drugi raz to samo każe powtarzać, mimo że środek ten okazuje się nieodpowiednim, następnie trzeci raz już nawet przyjść nie jest łaskaw, lecz każe do siebie dziecko przynieść. Doprowadzony do ostateczności udaje się ojciec do prywatnego lekarza, p. Z., który po zbadaniu choroby oświadcza, że wcześniej trzeba było żądać pomocy lekarskiej, a otrzymawszy wyjaśnienie, że lekarz Fiałkowski już chorobę badał i przepisał proszki, które p. Z. zobaczywszy powiada: „Idź pan wysypać mu w twarz takie lekarstwo, bo tem zgubiłby dziecku oko“.

Jest więc widoczny dowód, jak sobie lekarze niektórzy, a szczególniej kolejowi, do których i p. Fiałkowski należy, lekceważą zdrowie i życie nasze i naszych rodzin, aby tylko zadosyć uczynić sławnej oszczędności sztacbańskiej.

Przemyśl. Nie pomogły zatem skandale i wstrętne sceny, jakie się przed kilku zaledwie miesiącami odbyły na tutejszym dworcu. W dniu 10 b. m. ten sam Traczewski, znany z bójek i awantur, uderzył w twarz szybera Loze naprzód przy pociągu nr 16, a później po raz drugi w kancelaryi. Uderzenie musiało być dotkliwe, kiedy lekarz uznał szybera natychmiast chorym. Czy wobec tak łotrowskiego postępku urzędnika Traczewskiego dyrekcya zachowa dziwną pobłażliwość — czy może zechce zaczekać jeszcze, aż kiedyś Traczewski, wpadłszy we wściekłość, „utnie“ samego dyrektora?... Do i do tego przyjść może.

Stanisławów. (Heinrichowska gospodarka). Strawny żołądek kacyka powoli burzyć się zaczyna, czego dowodem są słowa przy każdej nadarzonej sposobności z wściekłością w twarz podwładnym rzucane: „piszcie teraz na swych wrogów“. Kacyk, pieniąc się z wściekłości, a nie mogąc inaczej, chce choć temi słowy pokryć swą zgryzotę, z której sobie, jak i z słów jego kpimy. Na dowód podajemy znowu obrazek wyzysku oszczędnościowego, który sam kacyk toleruje. Od dłuższego czasu przesyła się tu u nas w Stanisławowie codziennie 3 konduktorów „regie“ pociągiem ciężarowym Nr. 387 do Kołomyi, którzy tamże są używani od godziny przyjazdu t. j. 11·39 minut przed południem, coś do 11 w nocy, jako szyberzy, poczem po przybyciu innych t. j. „Zugsführera“ i „sygnalmana“ odbierają pociąg ztamtąd zaprowadzony Nr. 374. Ludzie ci, po uciążliwej, blisko 12-godzinnej pracy szybowania, muszą być zdolni jeszcze przez kilkanaście godzin do szybowania po stacyach i obsługiwania bremz. System ten powstał wskutek ściągnięcia kilku konduktorów z kołomyjskich „lokalek“, których zastąpiono tamtejszymi szyberami, zaś tych ostatnich stanisławowskimi konduktorami! W ostatnim czasie Heinrich chwycił się tej maksymy, by tylko służbę jak najhardziej obciążać, zrabować jej czas, w którymby coś przeczytać lub napisać mogła. Że tak jest, dowodem tego znów obrazek z życia szyberów tutejszych, których znienawidzony Heinrich w porozumieniu z przechrztą dwu urzędów (magazynu frachtowego i stacyi) naczelnikiem Arnoldem do minimum zredukować postanowił i plan wykonania przechrzcie powierzył, do czego tenże z iście wrodzoną żyłką się zabrał i w następujący sposób go wykonywuje. Oświadcza pewnym, nie dobrze widzianym ludziom, że ich do magazynu przenosi, by potem w tej samej godzinie znowu im oznajmić, że z powodu braku miejsca w magazynie całkiem ich wydala. Tak zatem postępują kacyk mistrz i przechrzta jego uczeń! Świetnie zatem żądzą na spółkę. Szczególniej Arnold, który objął w obecnym czasie całkowicie rządy z rąk Heinricha, gdyż biedaczysko rzadko w kancelaryi swej przebywa, ponieważ jest obecnie przy uzupełniającej budowie swej kamieniczki zajęty. Wobec tego zapytać się godzi, czy Heinrich ma urlop, czy też w godzinach służbowych tem się zajmuje i czy dyrekcya wie o tem?! Dziwnie to bowiem wygląda, że każdy niższy urzędnik — a tem bardziej sługa — obowiązku swego dla swej prywatnej korzyści opuścić nie śmie pod karą, podczas gdy kacyk całemi dniami obok swej kamieniczki się szwenda i kary na siebie nie ściąga — przynajmniej jeżeli już nie wedle przepisu służbowego za zaniedbywanie służby, to dla przykładu — karę wymierzyćby mu należało. Wobec tego przychodzimy do przekonania, że takim kacykom, przechrztom etc. wszystko, nawet upić się w godzinach służbowych wolno, podczas gdy biednemu niewolnikowi kolejowemu do umierającej żony lub dziecka bez urlopu ze stanowiska służbowego oddalić się surowo wzbronione. Czy pragmatyka służbowa i jej paragrafy tylko dla niewolników są obowiązujące i czy w ogóle istnieje paragraf, którыby coś podobnego kacykom i przechrztom dozwalał, lub ich z pod władzy przepisów wykluczał — raczy nam dyrekcya odpowiedzieć!!

KRONIKA.

Dziwne rzeczy dzieją się na pocztach od niejakiego czasu. Prenumeratorowie nasi zasypują nas formalnie reklamacyami, a zdarza się często, że wysyłamy jeden i ten sam numer po trzy razy — wszystko to jednak nadaremnie. Oświadczamy zatem naszym abonentom, że pismo nasze wysyłamy najregularniej każdemu: ktoby zaś numeru na czas nie odebrał, niech reklamuje wprost do urzędu pocztowego. Ponieważ mamy tu do czynienia z najzwyklejszą kradzieżą, dlatego prosimy naszych odbiorców, aby, po dokładnem zbadaniu sprawy na miejscu, nas o wszystkiem powiadomili, a my już sami poczynimy odpowiednie środki celem usunięcia nadużyć. Spory pakiet reklamacyj doręczymy równocześnie dyrekcyi poczt, aby jej dać sposobność przeprowadzenia śledztwa — nie chcemy bowiem przypuszczać, by w tej sprawie pojawił się jakiś okólnik, uważający nas za wyjętych z pod prawa..

Z powodu wyborów do kasy chorych kolei północnej, które odbędą się dnia 21 bm., zebrała się na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach w lokalu redakcyi „Kuryera Kolejowego“ znaczna liczba robotników i służby kolei północnej. Wprost ohydne stosunki, panujące w tej kasie, dały powód tow. Wernbacherowi do wygłoszenia referatu. Aby kres położyć obecnej gospodarce, trzeba wybierać ludzi, oddanych sprawie robotniczej i dlatego poleca mówca kandydatów, wybranych jeszcze w styczniu przez rozwiązane stow. kolejowe. Listę tych kandydatów zamieszczamy na końcu dzisiejszego numeru. W końcu omawiano obszernie mającą się wysłać petycyę zbiorową w sprawie całego szeregu żądań robotników i służby kolei północnej, która ma dowieść, że wbrew rozbiciu organizacyi przez rząd, służba kolei północnej stoi i nadal silna i zjednoczona.

Wskutek odwołania się naszego w sprawie o § 22 ust. pras., który ma stanowić o nietykalności krakowskiego prokuratora, odbyła się onegdaj rozprawa apelacyjna. Trybunał, po rozpatrzeniu sprawy, zatwierdził wyrok pierwszej instancyi, mocą którego tow. Tokarz skazany został na karę 10 złr., ewentualnie 2 dni aresztu. Oskarżonego bronił adwokat dr. Gross.

Naczelnik z Zagórzan, p. Szydłowski, o którego gospodarce pisaliśmy w dwóch poprzednich numerach, nadesłał nam długie pismo, podpisane przez personal stacyjny. Pismo to nazywa p. naczelnik (lub jego pomocnik) „odpowiedzią niepowołanemu obrońcy“ i dziwi się, „kto to śmie bawić się w krytykę przełożonych i występować w obronie uciśnionych robotników“. Jedynym „powołanym“ obrońcą ma być sam p. Szydłowski, któremu robotnicy pracowali w ogrodzie „z własnej ochoty“ i „w wolnym od pracy kolejowej czasie“. Obok chęci dowiedzenia się, kto mógł być tak niegrzecznym i popsuć dobre interesa p. naczelnikowi, nic w tej „odpowiedzi“ więcej niema. — Drugie pismo zaś nadesłał portyer tamtejszy p. A. Podgórski, w którem nas zapewnia, że ma „głos czysty“ i gospodarzem nie jest. I na tem koniec.

Nie mamy wcale ochoty polemizować z „odpowiedzią“, która ma służyć p. naczelnikowi dla obrony przed dyrekcyą, to jednakowoż zaznaczamy stanowczo i wyraźnie, że z tego, cośmy napisali, nic spuścić nie możemy i że wszystko, od początku do końca, jest prawdą. Jeśli nie w smak p. naczelnikowi, pozostaje droga sądowa. Na dowód, że nasze informacye są dobre, przyłączamy: 1) krowa natychmiast po naszem ogłoszeniu została sprzedana, 2) robotnik, pełniący funkcye pastucha i ogrodnicy, pracują obecnie w magazynie i są nadzwyczaj z tego zadowoleni, 3) prawie wszystkich zmuszano do podpisywania „odpowiedzi“ a jednego z nich nawet bez jego wiedzy podpisano — jedynym zaś niezadowolonym jest pastuch, bo pracować musi w magazynie, od którego odwykł zupełnie.

Tyle odpowiedzi z naszej strony na „odpowiedź“ p. Szydłowskiego, o którym zapewne pisać nieraz nam jeszcze wypadnie.

W Samborze odbywała się przez kilka dni (od 8 maja) rozprawa sądowa przeciwko kilkunastu robotnikom kolejowym za rzekome zaburzenia wyborcze, wywołane przez nich podczas prawyborów. Rzecz poszła o to, że za aresztowanym robotnikiem ujęła się deputacya, wysłana do p. starosty; p. starosta przyjął ją po grubiańsku, a kiedy znajdujący się pod starostwem robotnicy domagali się uwolnienia uwięzionego, wówczas kazał niektórych aresztować. Oskarżenie opierało się na zeznaniach drogomistrza powiatowego, który z wszelką pewnością wskazywał po imieniu robotników kolejowych, twierdząc, że słyszał, jak jeden wzywał do rzezi, drugi do oporu itd. Rozprawa wykazała kilka ciekawych szczegółów i tak okazało się, że starosta wyzywał robotników ostatniemi słowy, grożąc im strzelaniem, że dalej jego zeznania, złożone pod przysięgą, były w sprzeczności z zeznaniami żandarmów, również pod przysięgą złożonemi... Najcharakterystyczniejsze były zeznania drogomistrza: widocznem było, że temu słudze rady powiatowej chodziło o to, aby oskarżonych zasądzono. Niestety w zeznaniach wpadał tak widocznie w sprzeczność, wikłał się tak bardzo często, że prokurator wniósł przeciwko niemu oskarżenie o oszustwo, a trybunał zasądził go na 5 miesięcy ciężkiego więzienia. Potem prokurator odstąpił od oskarżenia kilku podsądnych, wskutek tego ci zostali uwolnieni. Z innych oskarżonych skazani zostali: Merklinger i Husak po 6 tygodni więzienia, Streiner 2 tygodnie, Maryniak, Drągiewicz, Hryń Deńkiewicz i Barabasz po 7 dni aresztu, Hołowczyński i Józef Denkiewicz po 3 dni aresztu.

Moskiewskie ministerstwo komunikacyi wydało okólnik do wszystkich warsztatów kolejowych, by w każdą sobotę pracę w warsztatach już o drugiej godzinie popołudniu kończono. Ponieważ w niedzielę w warsztatach niema żadnej roboty, robotnicy moskiewscy ostatniem rozporządzeniem doznali wielkiej ulgi. Nadto skrócono czas służby wszystkim telegrafistom do godzin 12, a gdzie ruch jest bardziej ożywiony, do godzin ośm dzien- [illegible] również strażnikom kolejowym. Telegrafiści kolejowi pełnili dotąd służbę w Rosyi przez godzin 24. Do niedawna — bo do r. 1893 — w urzędowaniu kolejowem na szlaku Wiedeń-Warszawa, używano języka polskiego, a w niedziele i święta nikt tu nie widział pociągu ciężarowego.

Minister Guttenberg mógłby wziąć dobry przykład od swego barbarzyńskiego sąsiada.

Wyższa szkoła kolejowa niebawem powstanie w Petersburgu celem zawodowego wykształcenia urzędników w gałęzi taryf, kontroli i statystyki. Kilkakrotnie już zaznaczono u nas dobitnie potrzebę szkół fachowych celem zawodowego wykształcenia kolejarzy, ale było to rzucaniem grochu o ścianę. Dziś Austryę zawstydza Rosya, ta Rosya barbarzyńska i kozacka. W najpodrzędniejszem rzemiośle żąda się od kandydata na majstra fachowego uzdolnienia i majstersztyku przed wyzwolinami. Przy kolei inaczej! Tutaj dają kandydatowi pragmatykę — [illegible]

Komunikaty.

Z powodu zbliżających się wyborów do kasy chorych c. k. kolei półn. ces. Ferdynanda, poleca komitet wyborczy w odezwie do członków kasy następujących kandydatów:

Wydziałowi: Karol Meizel, kowal, Floridsdorf. Maciej Haas, ślusarz, Floridsdorf. Amadeo Salvatori, dozorca partyi, Wiedeń. Antoni Artbauer, podurzędnik, Wiedeń. Jan Gocz, pakier, Wiedeń.

Zastępcy: Gustaw Schole, tokarz, Floridsdorf. Karol Tautsin, lakiernik, Floridsdorf. Marcin Walaszek, zarząd linii, Wiedeń. Gabryel Eibuschitz, nadz. mag., Wiedeń. Jan Galleritz, szyber, Floridsdorf.

Jesteśmy przekonani, że towarzysze pójdą za wezwaniem komitetu i oddadzą głosy wszystkim tym kandydatom, aby w ten sposób raz wreszcie zaprowadzić w kasie ład i porządek.

Druk A. Słomskiego w Krakowie.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: **Tomasz Tokarz.**

Po konfi   ie nakład drugi!

Nr. 11. Kraków, dnia 1 Czerwca 1897. Rocznik II.

Adres Redakcyi i Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:
W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . 1 zlr. 20 ct
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . 1 zlr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Nasi „przyjaciele".

Kolejarze austryaccy byli oddawna przedmiotem umizgów i pożądania najrozmaitszych partyj politycznych. Stronnictwa, które robotnikami zajmowały się tylko o tyle, o ile mogły z nich ciągnąć dla siebie korzyści, starały się pozyskać tę część proletaryatu austryackiego, która w ilości przeszło 20.000 była zorganizowana w socyalno-demokratycznym związku kolejarzy. Kolejarze złapać się nie dali: do ostatniej chwili stanowili jeden zwarty szereg, który nietylko przedsiębiorcom i przełożonym, ale wszystkim innym wrogom dzielnie stawiał czoło. Poznali też wreszcie obłudnicy, którzy ich złapać chcieli na wędkę nic nieznaczących frazesów, że to rzecz nie łatwa, że inteligencya i rozum kolejarzy pouczają ich najlepiej, kogo mają uważać za przyjaciół, a kogo za wrogów.

I zdawałoby się, że nauczeni doświadczeniem, ci niedoszli „obrońcy" kolejarzy ustąpią wreszcie z pola i może gdzieindziej próbować będą szczęścia. Tymczasem nastąpiło rozwiązanie socyalistycznej organizacyi kolej . . rządu, idąc za popędem swoich reakcyjnych dążności, pozbawił robotników kolejowych organizacyi, chcąc w ten sposób zdławić ich solidarność i siłę. I oto z tego gwałtu postanowili skorzystać dawni, zajadli wrogowie socyalnej demokracyi i socyalno-demokratycznych robotników i z przebiegłością chytrych lisów zarzucili ponownie wędkę na kolejarzy. Cała czarna masa jezuickich duchów, w sutannach i nie w sutannach, grupująca się w obozie chrześciańskich socyalistów, rzuciła się z zachłannością zgłodniałych wilków na pozbawionych organizacyi robotników, przybrawszy skórę owczej łagodności i słodyczy. I stoimy dziś wobec faktu, że ta wsteczna masa, chcąc niby wynagrodzić kolejarzom utratę pierwotnej organizacyi, zakłada swoje stowarzyszenie kolejowe, chrześciańsko-socyalne. I jesteśmy dziś świadkami walki, toczącej się między kolejarzami samymi, prowadzonej z ogromną zaciekłością, a dążącej do rozdwojenia jednolitej klasy pracujących robotników kolejowych. Coraz częściej słyszymy między robotnikami słowo: antisemityzm, którem określają swoją istotę chrześciańscy socyaliści i dochodzimy do przekonania, że znalazły się jednostki tak złe, czy tak głupie, które temu ułudnemu i obłudnemu hasłu dały wiarę i złapawszy się w sieć szumnych frazesów antisemickich, szerzą ten jad między czystymi dotąd robotnikami kolejowymi. I z tego właśnie względu, że chodzi nam o dobro i czystość tych niezakażonych kolejarzy, a nie dlatego, jakobyśmy się mieli obawiać owych zdemoralizowanych jednostek (które zresztą, być może, poznają błąd swój, przyszedłszy do rozumu), z tego względu, powtarzamy, winniśmy raz jasno i dobitnie wytłomaczyć naszym towarzyszom, kto to są ci ludzie, zwący się zarozumiale chrześciańskimi socyalistami, czego oni chcą, co robią i jakie musi być nasze stanowisko wobec nich i stanowisko każdego uświadomionego robotnika.

A więc naprzód program. Do czegóż dążą ci antisemici, tak głośno prawiący o swojej przyjaźni dla robotników, tak ustawicznie obiecujący im zbawienie w swoich szeregach? Ale darmobyśmy szukali odpowiedzi na to pytanie, bo i oni sami daćby jej nie mogli. Za wszystko bowiem, za cały program społeczny i polityczny, za całą działalność w państwie i w parlamencie, jedno mają hasło: „bij żyda!" „Precz z żydami!" — a wtedy robotnicy będą szczęśliwi, nie będą uciskani i lekceważeni, staną się wolnymi ludźmi. Całej bowiem nędzy dzisiejszej winni są — podług antisemitów — żydzi: oni uciskają i gnębią lud i dlatego z usunięciem tej przyczyny wszystko będzie inaczej. Dla nich walka o oswobodzenie klasy robotniczej — to walka z żydami, nie walka z kapitałem. I oto, towarzysze, jak mylnem i fałszywem jest to zdanie! „Chrześciańscy socyaliści" uznają tylko jeden kapitał, żydowski, i tylko przeciwko niemu głoszą krucyatę; nie widzą zaś, lub raczej nie chcą widzieć kapitału chrześciańskiego, chrześcian-kapitalistów, gniotących chrześcian-robotników. My nie znamy różnicy między kapitałami i zwalczamy zarówno kapitał żydowski, jak i chrześciański. Czyż nie piętnujemy codziennie w pismach i na zgromadzeniach krwiożerczej zachłanności Rothszyldów, Guttmanów i innych żydowskich wyzyskiwaczy? Czyż nie znaczymy piętnem łotrostwa wyzysku żydowskich lichwiarzy? Ale to wszystko nie może nam zamknąć oczu na fakt jasny i przejrzysty, że obok żydowskiego kapitalisty idzie ręka w rękę kapitalista chrześciański, że wyzyskiwacze obu wyznań, w braterskiej zgodzie, gniotą wspólnemi siłami klasę robotniczą. My widzimy jasno, że jeden jest tylko kapitał i jeden cel jego, to jest wyzysk pracującego ludu. A chrześciańscy socyaliści? Oni tak bardzo wysunęli naprzód ten swój jednostronny cel walki z żydowskim kapitałem, że przyjmują chętnie do swych szeregów przedstawicieli kapitału chrześciańskiego. Przypatrzmy się ich szeregom, a znajdziemy w nich najwyższych magnatów i wysoki kler, którzy nie ustępują w wyzysku sił roboczych żadnemu żydowskiemu kapitaliście. W ten więc sposób pojmują oni wyzwolenie ludności pracującej, że chcą ją uwolnić z więzów żydowskiego kapitału, a oddać tylko w ręce chrześciańskich wyzyskiwaczy. Taki jest ich program społeczny, taka ich reforma społeczna. Czyż może to leżeć w interesie klasy robotniczej? Czyż nie widoczne, że takie hasła zgubić ją tylko mogą, odwieść od prawdziwego celu i osłabić chęć dokonania rzeczywistych zmian społecznych?

I przekonamy się zaraz, że to jest właściwem zadaniem naszych antisemitów. Przez odwiedzenie robotników od właściwego celu, przez szerzenie rozdwojenia między nimi, chcą osłabić ich znaczenie i siłę, jako jednolicie zorganizowanej klasy, i działają w ten sposób na korzyść i w myśl celów rządu i klas rządzących. Całe ich postępowanie w życiu politycznem przekonywa aż nadto dobrze o słuszności tych zarzutów. Bo oto oni nawet tego nie czynią w rzeczywistości, co głoszą w swoim programie. Możnaby się ostatecznie pogodzić, to jest powiedzieć im: dobrze, wy walczcie z żydowskim kapitałem, skoro uważacie, że on jest głównym winowajcą, my będziemy walczyli z każdym, bez różnicy wyznania; w ten sposób moglibyśmy iść obok siebie i wzajemnie sobie pomagać. Ale w tem właśnie kwestya cała, że ta walka antisemitów z żydowskim kapitałem toczy się tylko na papierze. Krzycząc „precz z żydami!" nie wahają się z nimi, jeśli noszą nazwiska Rothszyldów, Guttmanów i t. p., wchodzić w stosunki, jako przedstawiciele miasta, czy kraju. Okrzyk „bij żyda!" nie przeszkadza im bynajmniej zapraszać tych żydów, naturalnie tylko bogatych, na bal miejski i stanąć w miłosnym z nimi uścisku. Czy to jest walka z bogaczami żydowskimi, czy tak wywiązują się antisemici z przyrzeczenia, dawanego tylokrotnie robotnikom, że będą ich bronić do ostatniego przed wyzyskiem żydowskich kapitalistów? Albo ich polityka wobec rządu; partya opozycyjna, a taką musi być partya, która chce bronić klasy robotniczej, — powinnna na każdym kroku zwalczać rząd, będący uosobieniem przemocy i przywilejów klas wyższych. Tymczasem nasi „chrześciańscy socyaliści" — wiadomo — jak z rządem postępują. Niedawne to jeszcze czasy, jak ich „wielki" przywódca, dr. Lueger, rzucił się na Badeniego i rząd austryacki, zapowiadając, że z tym „gburowatym szlachcicem polskim" nie pogodzi się nigdy. Lud go wybierał na burmistrza miasta Wiednia, a rząd nie chciał zatwierdzić: tak naprężone były między nimi stosunki. I jakżeż to się cudownie teraz zmieniło: dr Lueger, zatwierdzony, siedzi na burmistrzowskiem krześle, hr. Badeni ściska mu rękę, a w parlamencie antisemici nie robią rządowi kłopotu, sprawują się grzecznie. Oto jest partya „opozycyjna", która chce mieć robotników w swoich szeregach!

Przypatrzmy się jeszcze bliżej, jak charakterystycznem jest zachowanie się tych „socyalistów" w parlamencie. Udają oni i dziś jeszcze opozycyonistów: z początku obecnej sesyi wystąpił ich przedstawiciel z dość ostrą mową przeciw hr. Badeniemu. Ale widocznie p. hrabia znał ich lepiej, wiedział, o co im idzie i dla ugłaskania ich, dał drowi Luegerowi władzę burmistrzowską. Odtąd, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, antisemici zmienili swe stanowisko: przybrali dla przyzwoitości skórę lwa, gotowego do skoku, kiedy w rzeczywistości napoili już serce służalstwem i uległością wobec rządu. I takie było odtąd każde ich wystąpienie w parlamencie; podczas debaty nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej głosowali wprawdzie za nagłością wniosku dra Verkaufa, ale spisali się przytem tak, napadając na socyalnych demokratów i rozwiązaną organizacyę, że dr Gessmann zasłużył sobie na uznanie p. ministra... Albo teraz podczas zaciętej walki całej opozycyi przeciwko rządowi, podczas najgwałtowniejszej obstrukcyi oni dzielnie dopomagają hr. Badeniemu. Najgłośniej ze wszystkich krzyczą oni właśnie, że szkoda czasu na obstrukcyę, że trzeba pracować, że lud chce chleba i t. p. Myślą, że w ten sposób lud oszukają, jakby ten lud nie mógł o tem wiedzieć, że „praca" parlamentarna rozpoczyna się od wydarcia mu znowu pewnej sumy z biednej kieszeni na... należytości sądowe.

Pod tym obłudnym płaszczykiem pilności i pracowitości ukrywają oni serwilizm dla rządu, chęć służenia mu i wybawienia go z kłopotliwego położenia. Czyż partya, któraby chciałaby być robotniczą, może popierać rząd, często najuciążliwszego dla robotników przedsiębiorcę, tylko dlatego, że jest on chrześciańskim kapitalistą? Ci antisemici, wrogowie wszystkiego, co trąci żydem, nie zważają na to, że rząd jest ściśle związany z największymi żydowskimi kapitalistami. — Ale bo też jestto partya, dla której kierującym czynnikiem jest kieszeń jej przywódców: dr. Lueger zatwierdzony — więc niema powodów do opozycyi przeciwko rządowi, więc przeciwnie trzeba mu się za to stosownie odpłacić.

A w mieście, gdzie rządzi sama i niepodzielnie, cóż robi ta „ludowa" partya? Oto naprzód odbiera subwencyę towarzystwu, mającemu za cel kształcenie ludu, zawiesza order na szyi podłego denuncyanta, — a wreszcie, mając pod swym bezpośrednim zarządem tysiące robotników, nie myśli ani na chwilę o poprawie ich bytu. Tak postępuje „chrześciańsko-socyalistyczna" rada miejska: zdobywszy mandaty drwią teraz z tego ludu, który — głupi i nierozważny — dał się omamić ich frazesom!

I gdzież tu socyalizm? gdzie chrześciaństwo? Czyż chrześciańskiem jest jątrzenie braci przeciwko braciom? czy chrześciańskiem ujadanie na biednego robotnika żydowskiego, którego zarówno gniecie żydowski i chrześciański kapitał? Czy chrześciańskiem jest oszukiwanie i wydrwiwanie ludu? Zaprawdę, gdyby Chrystus wstał dziś i zobaczył, jak się nadużywa Jego imienia i Jego idei, pierwszyby wypędził z swojej świątyni tych przekupniów faryzeuszowskich.

Albo czy socyalizmem jest ogłupianie i tumanienie robotników? Czy socyalizmem — mając władzę w ręku, gnębić robotników, jak każdy burżuazyjny przedsiębiorca? Czy socyalizmem — bratanie się z największymi kapitalistami? popieranie rządu, który na każdym kroku gnębi swobodę obywatelską, a na żądania robotników ma bagnet i karabin?

W istocie, z chrześciańskiego socyalizmu powstaje tylko klerykalny antisemityzm.

Robotnicy poznali się na tem, a „parobcy Badeniego" (jak nazywają antisemitów) są dla nich uosobieniem fałszu i obłudy. I czyż ci sami ludzie, ta sama partya miałaby teraz uzyskać wpływ między kolejarzami? Czyż robotnicy kolejowi tylko dlatego, że pozbawieni są teraz organizacyi, mieliby dać się wziąć na lep pustych słówek antisemickich? Wszak starczy tylko okiem rzucić na to, jak postępują antisemici wobec kolejarzy, aby zrozumieć, że to ma być tylko jeden kwiatek więcej w wieńcu ich kwiatów fałszu i oszustw.

Antisemici — przyjaciółmi kolejarzy?! Ci ludzie, którzy nie znaleźli ani je-

dnego słowa oburzenia dla rządu za rozwiązanie organizacyi kolejowej, którzy debaty nad tym aktem gwałtu i samowoli użyli na to, aby napadać z tyłu na socyalnych demokratów, osłabić jedynego szczerego nieprzyjaciela rządu i obrońcy pogwałconej swobody robotników — ci ludzie mają teraz czoło i odwagę zbliżać się do tych kolejarzy i starać się o ich względy?! Czyż oni myślą, że robotnicy kolejowi zapomną kiedykolwiek słów antisemickiego posła Axmanna, „Żaden interesowany (t. j. zorganizowany robotnik kolejowy), który jest przy zdrowych zmysłach, nie będzie płakał po tej organizacyi". Czyż oni myślą, że robotnicy kolejowi nie rozumieją, co miało znaczyć łaskawe poklepanie po plecach tego „ludowego" posła przez p. Guttenberga? Zaprawdę, zbyt wiele mają kolejarze poczucia osobistej godności, aby mieli kiedykolwiek zapomnieć tych wszystkich obelg, rzucanych im w twarz przez ludzi, którzy teraz mienią się ich przyjaciółmi! Antisemici chcą założyć zawodowe stowarzyszenie kolejarzy. Więc chcą walczyć z wyzyskiem na kolejach, z butą i gburowatością wyższych przełożonych, chcą uzyskać dla robotników kolejowych lepsze warunki pracy, chcą ich podnieść umysłowo i fizycznie? Nie! Jedynym właściwym celem tej organizacyi miałaby być walka z socyalną demokracyą, walka z kolejarzami, zorganizowanymi w socyalno-demokratycznym obozie. Mamy przed sobą dwie odezwy, wzywające do założenia „chrześciańsko-socyalnego" stowarzyszenia kolejarzy? Czyż tam choć jednem energicznem i śmiałem słowem protestują przeciwko wyzyskowi robotników kolejowych? Czy bije stamtąd duch walki i oporu przeciwko możnym kapitalistom kolejowym. Nie, — zamiast tego wszystkiego czytamy tylko obelgi na socyalnych demokratów, widzimy ukrytą, a mimo to widoczną służbistość i pokorę wobec „przełożonych" i rządu — słowem czujemy i rozumiemy, że to wszystko ma służyć tylko do wygaszenia w kolejarzach męskiego ducha. Odezwa zarzuca nam, żeśmy się starali poniżać przełożonych, żeśmy wydrwiwali rozporządzenia ministrów i dyrekcyj, żeśmy mówili wciąż o nędzy kolejowej itd. itd. Takie zarzuty czyni partya, która (kilkanaście wierszy poniżej) przyrzeka „bronić" kolejarzy! A więc pytamy, jak chce ich bronić? Czy sądzi, że biciem pokłonów i ścieraniem prochu z pod stóp dostojników zdoła coś uzyskać? Czy spodziewa się, że znajdzie dużo takich kolejarzy, którzyby do tego stopnia chcieli się upodlić?... Jeszcze nie wszyscy tak nisko upadli, jak kilka jednostek, które podpisały tę odezwę!

A nasi galicyjscy antisemici? To marna kopia marnego wzoru! Znacie ich, tych krzykaczy, którzy codzień inne głoszą zdania, którzy ludem pracującym zajmują się tylko, jakby w wolnych chwilach, dla zabawy, na to, aby weń wlewać jad podłości i fałszu. Jeśli się chce o nich mówić i pisać, to doprawdy trzeba się narazić na powalanie sobie ust i rąk, tyle w nich brudu i błota. „Patryoci" polscy, którzy idą ślepo za wiedeńskimi pierwowzorami, będącymi wcale niedwuznacznie wrogami polskości; opozycyoniści, którzy — dlatego, że są oddaleni więcej od rządu — wcale nie ukrywają się nawet z swoją miłością dla Badeniego: ludowcy i przyjaciele robotników, którzy równocześnie potrafią płaszczyć się i chwalić wyzyskiwaczy i gnębicieli ludu — oto ich obraz. Kolejarzami zajęli się również dopiero po rozwiązaniu organizacyi: ich „Głos Narodu", którego redaktorem znany nam pobożny szyderca z wszystkich świętości, wziął w swoją opiekę i robotników kolejowych. Ale wierny swojemu wzorowi, mówiąc o „pariasach kolejowych", rzuca się na... socyalistów! „Kuryer kolejowy" goni, podług nich, za skandalem, za potwarzą i zohydzaniem władz kolejowych!" Czy nie słowo w słowo tak, jak pisze owa odezwa niemieckich antisemitów? I nic dziwnego: ludzie, którzyby i Bogu i dyabłu chcieli świeczkę zapalić, nie mogą mówić jasno i otwarcie. Chcąc „bronić" robotników kolejowych i nie narażać się władzom kolejowym, muszą się rzucać na nas za to, że piętnujemy każde nadużycie tych władz i patrzymy im na palce...

I tacy oni wszyscy, wiedeńscy i nasi, chcieliby otumanić kolejarzy, niedopuścić do zawiązania nowej, prawdziwej organizacyi, chcieliby ich związać i sparaliżować, aby osłabionych oddać potem w ręce wrogów. Ale nad robotnikami czuwa socyalna demokracya! A uświadomiony robotnik będzie miał dla tych „chrześciańskich socyalistów" jedną tylko odpowiedź:

„Precz z fałszywymi przyjaciółmi! Precz z wami!"

Ośmiogodzinny dzień pracy w zawodzie kolejowym.

Ogromne społeczne i hygieniczne znaczenie 8-godzinnego dnia pracy znajduje w coraz szerszych warstwach należne uznanie: od 1 maja r. 1890, kiedyto po raz pierwszy klasa robotnicza wszystkich cywilizowanych krajów podniosła to szczytne hasło, ośm godzin pracy staje się niejako celem dzisiejszej polityki społecznej, a przez wszystkich nieuprzedzonych mężów stanu i nauki bywa przedstawionem państwu, jako ideał jego interwencyi w stosunek między kapitałem a pracą, który stanowczo osiągnąć powinno. I widzimy, że w państwach, gdzie klasy rządzące mniej zacieśniają się w zakresie swego klasowego egoizmu, albo raczej, gdzie swoje klasowe interesy muszą usunąć pod wzmożonym naporem warstw robotniczych, — 8-godzinny dzień pracy wprowadza się powoli ale stanowczo.

Chwili, kiedy ten ruch o skrócenie dnia roboczego ogarnął i służbę kolejową, oznaczyć dokładnie nie można.

Australia obdarzyła już trzy czwarte swoich robotników 8-godzinnym dniem pracy, a od siódmego lat dziesiątka i robotnicy kolejowi pracują tylko 8, godzin, i to tak w warsztatach, jak i w ruchu. Anglia zajmuje się skróceniem czasu pracy już od r. 1888, ale dopiero od r. 1890 zabiera się do robotników kolejowych: rząd angielski zaczął pracę od zbierania danych statystycznych co do czasu pracy na rozmaitych kolejach angielskich. Wybrano w tym celu komisyę parlamentarną, która miała pozbierać wszystkie fakty, oświetlić je należycie i przedstawić Izbie niższej. Stało się to w r. 1892: komisya ułożyła na podstawie dwuletnich badań sprawozdanie dla Izby, którego treść tu podajemy:

„Przydługi czas pracy badanej służby kolejowej stoi częścią w związku z rodzajem ruchu kolejowego — zdarza się najczęściej na kolejach z silnym ruchem towarowym. Ale wielkie różnice spostrzedz można nawet między kolejami, które nie różnią się od siebie w tym kierunku. Długi czas pracy jest nieraz widocznie skutkiem złego zarządu, albo nagromadzenia przewozu, któregoby można uniknąć przez lepsze urządzenia i zwiększenie personalu. (Tu wylicza sprawozdanie koleje, które grzeszą najbardziej pod tym względem i podaje jako przeciwieństwo nazwiska tych, które w tych samych warunkach mają krótszy czas pracy i lepsze urządzenia). Musimy wyrazić przekonanie, że towarzystwa kolejowe wogóle o wiele więcej zrobićby powinny i mogły, aby godziny pracy kierowników lokomotyw, palaczy i cugsfirerów pociągów towarowych zamknąć w rozsądniejszych granicach. Planowo rozłożony czas jazdy pociągów może być taki, podług twierdzenia wybitnych rzeczoznawców, że wymagany istotnie czas bardzo rzadko przekraczałby jego granicę. Zupełnie jest możliwe, podczas wzmożonego ruchu, albo przeszkód zimowych urządzić się tak, aby wszystkiem zadośćuczynić przez powiększenie personalu i odpowiednie ułożenie planu jazdy. Również da się usunąć zaprowadzony zwyczaj, że po dniach z nadmiernie długim czasem pracy następnie kilka z krótszą pracą, albo że, jak w Szkocyi, pracuje się tylko 5 dni na tydzień, ale za to ogromnie długo. W interesie bezpieczeństwa należałoby czas pracy kierowników lokomotyw, palaczy i zugsfirerów ograniczyć do 66 godzin tygodniowo i 12 godzin dziennie najwyżej".

Rok 1893 połączył po raz pierwszy kolejarzy wszystkich krajów w Zurychu podczas międzynarodowego zjazdu robotniczego; tu na odbytym zjeździe zawodowym przyjęto jednogłośnie rezolucyę na rzecz 8 godzinnego dnia pracy w zawodzie kolejowym. Amerykańscy kolejarze przyłączyli się również do walki o 8 godzin pracy i wiodą ją pod kierownictwem „Amerykańskiego Związku pracy".

Skutki tego skrócenia czasu pracy są jak najlepsze; przedsiębiorstwa nie mogą się na nie wcale uskarżać. Jeden z przedsiębiorców kolejowych opowiada ciekawy przykład skutków redukcyi czasu pracy. Przy budowie jakiejś angielskiej linii kolejowej chodziło o to, aby robotę jak najprędzej ukończyć. W tym celu przedłużono czas pracy z 10 na 16 godzin i podzielono je na dwie szychty. Okazało się, że każdy robotnik więcej zrobił w 8-godzinnej szychcie, niż inni w dziesięć godzin. Dla rozmaitych jednak gałęzi produkcyi skrócenie czasu pracy działa rozmaicie ze względu na wytwórczość pracy. Przy szczególnie ciężkich robotach cielesnych najwięcej robotnik może zrobić, pracując najwyżej 8 godzin; tyczy się to zwłaszcza tych robót, które wymagają nadto umysłowego natężenia. Do takich zaliczyć należy w zawodzie kolejowym pracę kierownika lokomotyw, palacza i niektórych robotników warsztatowych. Dla tych ostateczna granica pracy wynosi może już 7 do 8 godzin. Dla innych robotników, towarzyszących pociągowi, urzędników ruchu, rob. stacyjnych i magazynowych, strażników etc. granica ta wynosi najwyżej 10—12 godzin. W tych też granicach państwa takie, jak Anglia i Szwajcarya, skracają czas pracy robotników kolejowych, uznając konieczną potrzebę tej reformy. Inne państwa będą musiały uczynić to samo, gdyż ruch o zdobycie maksymalnego czasu pracy nie ustanie z pewnością, lecz będzie się wzmagał ustawicznie.

Najstosowniejszą drogą do zaprowadzenia odpowiednich zmian w czasie pracy służby kolejowej jest droga ustawodawcza. Państwo powinno stanowczo zapomocą ustaw wprowadzić 8-godzinny dzień pracy, choćby nawet powoli i stopniowo. W zawodzie kolejowym będzie to rzecz ważna nietylko dla samych robotników, którzy przez nadmiernie długą pracę ulegają rozmaitym wypadkom, ale też i dla jeżdżącej publiczności, której zdrowie i życie oddane jest dziś często w ręce znużonej i prawie omdlałej służby. Rzecz się więc tak przedstawia: Jeśliby się np. wiedziało, że istnieje jakiś przyrząd, który może zapobiedz wykolejeniu się pociągów, czyż nie byłoby obowiązkiem towarzystw kolejowych zaprowadzić taki aparat, albo przynajmniej zrobić z nim próby? A że 8-godzinny dzień pracy jest takim przyrządem, świadczy o tem fakt, że największa ilość wypadków zdarza się właśnie tam, gdzie czas pracy jest najdłuższy. Dla państwa przytem zadanie o tyle ułatwione, że ono jest tu zarazem i przedsiębiorcą, które może odrazu ustawę w życie wprowadzić.

Zanimby jednak państwo mogło zaprowadzić 8 godzin pracy, powinnoby naprzód zbadać stosunki panujące w tym kierunku na kolejach. Tego nie zrobiono dotąd, i np. w Niemczech i w Austryi prawie że zupełnie nie mamy dat urzędowych z tej dziedziny statystyki. Ażeby więc tę bardzo ważną sprawę jak najprędzej i najlepiej załatwić, należałoby może przedewszystkiem ustanowić komisyę z parlamentarzystów, polityków socyalnych, lekarzy, zawodowców i robotników rozmaitych gałęzi służby, którąby miała za zadanie zbadać materyał gruntownie i zdać z niego sprawę. Na podstawie tego sprawozdania musiałoby ciało ustawodawcze oznaczyć maksymalny czas pracy dla każdej gałęzi i termin jego wprowadzenia.

Rząd angielski a kolejarze.

Od początku bieżącego roku powiększyła się organizacya kolejarzy angielskich o 17.000 członków; tak nagły wzrost organizacyi jest nawet w dziejach angielskiego ruchu zawodowego faktem niesłychanym. W ciągu 25 lat ciężkiej i opornej pracy udało się organizacyi zaledwie 40.000 objąć kolejarzy; znacznie później, niż robotnicy innych zawodów, biorą kolejarze udział w ruchu i łączą się w stowarzyszenia, powoli poznają korzyści, płynące z organizacyi, której rozwój na olbrzymie napotykał trudności. A oto tak nagły zwrot, dzięki czemu? dzięki głupiemu i tchórzliwemu zachowaniu się pewnego towarzystwa kolejowego!

W pierwszych dniach grudnia wydalono z pracy 85 kolejarzy na linii Londyn i północno-zachodniej, będącej własnością jednego z najbogatszych towarzystw kolejowych. Przyczyną wydalenia było jedynie należenie wspomnianych kolejarzy do stowarzyszenia zawodowego, innego powodu nie było. Kolejarze mają jednakże swych przedstawicieli na kongresach „Trade-unionów" w „komisyi zawodowej" zasiada Edward Harford, generalny sekretarz organizacyi kolejarzy. Przekraczali oni też niejednokrotnie za pomocą politycznych rezolucyj i tym podobnych „wybryków" zakres działania, objęty statutami stowarzyszenia — lecz do tego przyzwyczajono się już w Anglii. Wydalenie przeto pod pozorem usunięcia należących do organizacyi — o ileby w ogóle mogło mieć miejsce — uważanoby w Anglii nie za głupotę i tchórzostwo, lecz za czyn wprost szalony. — Z tego też względu zasłoniła się dyrekcya tem, że wobec planowanego na linii całej strejku, chciała wydaleniem tych 85 odstraszający dać przykład dla reszty. Najstarszych i najdzielniejszych członków organizacyi, zarazem, jak zwykle, najstarszych i najdzielniejszych robotników wzywali do siebie naczelnicy stacyj na indagacyę. „Czy w razie strejku postąpi pan w myśl wskazówek swego stowarzyszenia zawodowego, czy też pozostaniesz wiernym towarzystwu?" brzmiało stereotypowe pytanie. Zapytywani odpowiadali bez wahania, że o zamierzonym strejku nic nie wiedzą, w każdym jednakże wypadku obowiązki swe wobec towarzystwa wypełnią. Po takiem oświadczeniu byli bez wypowiedzenia wydaleni.

Pierwszym wiadomościom o tym fakcie opinia publiczna nie chciała dać wiary. — Wydalenie z pracy strejkujących robotników mogłoby mieć jeszcze pewne uzasadnienie; nikt wszakże nie mógł przypuścić, by dyrekcya kolei, dla ograniczenia prawa stowarzyszania się swych pracowników, do tak niskich i niegodziwych uciec się mogła środków. Gdy jednak dzień każdy o nowych donosił wydaleniach — powstała opinia publiczna całego kraju, jak jeden mąż, przeciwko tym nadużyciom. Przejęta oburzeniem najwyższem prasa, nawet konserwatywna, piętnowała ostro postępowanie dyrekcyi — w stowarzyszeniach zaś zawrzał ruch niebywały. Kolejarze zbroili się do strejku w celach samoobrony, jeśliby wydaleni robotnicy natychmiast napowrót do pracy przyjęci nie zostali. Organizacya rozporządza majątkiem 2½

miliona guldenów, a kasy wszystkich Trade-unionów stały również do jej dyspozycyi. Strejk kolejarzy, niesłychanych dotąd rozmiarów, miał być odpowiedzią na ów zuchwały zamach dyrekcyi — lecz tu wkroczył rząd i podjął się pośrednictwa; rząd konserwatywny, rząd którego bynajmniej o sympatye dla klasy robotniczej posądzać nie można. Wówczas dyrekcya zaczęła odwrót, oświadczyła mianowicie ministrowi handlu, że gotowa jest przyjąć deputacye od wydalonych robotników, jeśli ci ostatni pragną wytłómaczyć swe postępowanie. Nie może wszakże zgodzić się na to, by trzecie osoby wtrącały się do stosunków jej z robotnikami. Uwaga ta odnosiła się do cyrkularza, rozesłanego w listopadzie przez sekretarza Harforda do wszystkich dyrekcyj, w którym to cyrkularzu podaje on uchwały kongresu kolejarzy i zarazem prosi o odpowiedź, względnie zwołanie konferencyi, w celu omówienia żądań poszczególnych kategoryj. Trzecie przeto osoby, których interwencyi dyrekcya nie uznawała — była organizacya i jej przedstawiciele.

Lecz kolejarze nie starali się wcale o formalne uznanie ich organizacyi; Harford nie żądał też w swym cyrkularzu, by dyrekcya z nim się układała, lecz ze swymi pracownikami. Był to więc tylko frazes w ustach dyrekcyi, wymówka w celu utrudnienia rządowi pośrednictwa, tak, jak rzekome niebezpieczeństwo strejku było pozorem do wydaleń. Lecz Mr. Ritchie, minister handlu, zrozumiał sytuacyę. Układy przedsięwziął on nie z wydalonymi z pracy robotnikami, lecz z panem Harrison, generalnym dyrektorem północno-zachodniej kolei żelaznej, jako mężem zaufania przedsiębiorców i z Harfordem, generalnym sekretarzem kolejarzy, mężem zaufania robotników. Uznał on organizacyę robotników, a tem samem zmusił i dyrekcyę kolei żelaznej do jej uznania. I po dwudziestu czterech godzinach uroczystego zastrzegania się od mieszania się osób trzecich do sprawy, zmuszoną była dyrekcya przyjąć upokarzający dla niej układ z taże samą trzecią osobą: wszyscy wydaleni robotnicy mieli napowrót przyjęci być do roboty, nadto obowiązaną była dyrekcya za czas mimowolnego święta pełną uiścić im płace. Dyrekcya zobowiązała się dalej badać żądania robotników i układać się z ich mężami zaufania, czego przez przeciąg dwóch lat uporczywie odmawiała. Tak więc zamiast zadania ciosu śmiertelnego stowarzyszeniu — co było jej zamiarem — zmuszoną była teraz sromotnie kapitulować przed jego siłą, przed zgodnością opinii publicznej i przed ministrem, który nie chciał uważać się za agenta przedsiębiorców, a który zrozumiał, że nie wymagania robotników, lecz niska, brutalna żądza zysku kapitalistów zagraża interesom państwa. Nigdy nie święcił ruch zawodowy większych tryumfów, nigdy też koalicya przedsiębiorców sromotniejszej nie poniosła porażki.

Atak kolei żelaznej północno-zachodniej był tylko wstępem, po którym miała nastąpić walka na całej linii; inne wielkie towarzystwa kolejowe gotowe były pójść za danym przykładem. Kolej zachodnia poleciła już była swoim urzędnikom, by wszystkich mężów zaufania wydalili z pracy. Lecz wszystkie te plany jednym zamachem zniszczono, a dyrekcye jęły prześcigać się w udzielaniu ulg kolejowej służbie. Od dnia 10 grudnia 1896, dnia zwycięstwa stowarzyszenia, nie minął tydzień bez wielkich korzyści dla kolejarzy. Zarządy kolei stały się powolniejszymi, nie tyle z obawy, ile z tego powodu, że bezpośrednie, ustne porozumiewanie się z delegatami robotników i przywódcami stowarzyszeń usunęło wiele nienawiści i goryczy, towarzyszących zawsze systemowi szpiegowania i denuncyacyi. Ostatnie dni dowiodły ponownie, że uznanie organizacyi korzystnem jest nawet dla interesów dyrekcyi. Strejk, wybuchły z małoznacznych przyczyn na północno-wschodniej kolei żelaznej, zażegnał interwencyą swoją Harford; ponieważ jednak naczelnik zarządu nie chciał uznać wszystkich żądań robotników, nie chciał dalej kapitału obrotowego powiększyć o 380.000 funtów szt. (przeszło $4^1/_2$ mil. złr.), ustanowiono przeto sąd polubowny, składający się z generalnego dyrektora północno-wschodniej kolei, z sekretarza kolejarzy i lorda Rosebery, prezydenta ministrów ostatniego liberalnego gabinetu.

Poznali tedy kolejarze potęgę organizacyi; otrząsnęli się z apatyi ci, którzy dotąd zdala od niej stali, w miejsce obojętności występuje wszędzie ożywione współdziałanie. „Wszyscy ludzie są braćmi!“ brzmi hasło angielskich kolejarzy, i nigdy nie byli oni tak ożywieni braterskiemi uczuciami, nigdy tak świadomymi swych braterskich obowiązków. Głupi i tchórzliwy atak ze strony przedsiębiorców pouczył ich i dodał odwagi, a gdziekolwiek atak podobny się powtórzy, tam i skutki muszą być te same. Nie wszędzie wprawdzie ułatwi tę walkę opinia publiczna, nie wszędzie znajdzie się minister tak rozumny i energiczny, jak Mr. Ritchie — tem większem jednak zwycięstwo, zawdzięczane jedynie własnej sile.

PRZEGLĄD.

Obstrukcya w parlamencie zajmuje obecnie umysły wszystkich polityków. Prowadzą ją głównie Niemcy, którzy używają wszelkich sposobów, aby uczynić Badeniemu życie wprost nieznośnem. I z tego względu właśnie, jakoteż dlatego, że prezydyum Izby postępuje z brutalną nikczemnością z partyami opozycyjnemi, przyłączyła się też do opozycyi frakcya socyalno-demokratyczna. Partye niemieckie prowadzą obecnie obstrukcyę z pomocą najdzikszych środków: krzyczą, wrzeszczą, przezywają, biją w pulpity, tupią nogami, — wszystko na to, aby nie dopuścić Izby do obrad. Rozumie się, że nasza partya nie pochwala takiej polityki, a tem mniej jej powodu; ale socyaliści muszą popierać wszystko, co dąży do obalenia znienawidzonego rządu Badeniego i do obrony swobody parlamentarnej; dlatego, choć nie wrzeszczą i biją, biorą udział we wszelkich objawach przyzwoitej obstrukcyi. Polega ona na tem, że opozycya żąda co chwilę imiennego głosowania nad wszystkiemi wnioskami, pauzy 10-minutowej itd. Te wszystkie postępki, które mogą doprowadzić Badeniego do ustąpienia, muszą łączyć naszą partyę z niemieckimi opozycyonistami; ale powiadamy jeszcze raz — zupełnie inaczej zapatruje się ona na istotną przyczynę owej obstrukcyi Niemców, którą są t. zw.

Rozporządzenia językowe dla Czech i Morawii. Rzecz się ma tak, że hr. Badeni musiał koniecznie zrobić podarunek Młodoczechom, aby ich wreszcie ugłaskać i módz wodzić na pasku. Zrobił to w formie owych rozporządzeń: nadają one językowi czeskiemu równouprawnienie z językiem niemieckim w tych dwóch krajach, a więc właściwie ustanawiają to, co podług słuszności dawno już być powinno. Ale Niemcy narobili ogromnego hałasu, że to jest atak na ich prawa, że odbiera im dawne przywileje i t. p. Z tego też powodu zaprzysięgli rządowi, że będą go zwalczali uporczywie i bezwzględnie. I odtąd, ile razy jakaś sprawa wchodzi na porządek dzienny i ktoś chce przemawiać, oni zaczynają krzyczeć, wołając: „Znieście wpierw rozporządzenia językowe!“... Socyalni demokraci zgadzają się prawie w całości na treść tych rozporządzeń, uznając równouprawnienie wszystkich narodowości, ale oświadczają oni, że takie sprawy powinien załatwiać parlament, nie sam rząd i przeto zwalczają formę, nie treść rozporządzeń. Wydali oni w tej sprawie oświadczenie, w którem powiadają dalej, że taki przykład załatwiania tak ważnych spraw za pomocą rozporządzeń ministeryalnych, które znowu mogą być cofnięte, może źle oddziałać na przyszłość, a mianowicie daje za wielką władzę rządowi, a odbiera ją parlamentowi. — Rozporządzenia te narobiły p. Badeniemu dużo kłopotu: Niemcy postawili wniosek o postawienie go w stan oskarżenia. Wniosek naturalnie upadł: partye większości tak wiernie stoją przy Badenim, że wprost przeszły nad wnioskiem do porządku dziennego. Socyaliści głosowali za wnioskiem, i znowu w owem oświadczeniu tłómaczą swoje stanowisko tem, że za oskarżeniem Badeniego musiał głosować każdy prawdziwie ludowy poseł, bez względu na to, kto i z jakiej przyczyny je proponuje. Hr. Badeni wyszedł więc cało z tej próby ogniowej; ale czy i nadal obroni się potrafi przed pociskami wzburzonej opozycyi, zo- [illegible]

Komisya legitymacyjna, o której składzie i sposobie referowania protestów pisaliśmy już dawniej, obraduje obecnie — przy zamkniętych drzwiach. Naprózno stawiał tow. Daszyński dwa razy wniosek, ażeby jej obrady były jawne, — większość odrzuciła z oburzeniem tę myśl, a jej zacny prowodyr, Abrahamowicz, oświadczył, że tego jeszcze nigdy nie było. Obrady więc tej komisyi są i będą tajne, a w ten sposób komisya ta wydaje sobie sama najlepsze świadectwo. Nieczyste to muszą być sprawki, które się tak bardzo boją światła dziennego...

Stanowisko posłów socyalno-demokratycznych w parlamencie jest — rzecz zrozumiała — bardzo trudne. Niewielka ich ilość uniemożliwia im prawie jakąś szerszą działalność, a przytem stanowią oni prawie jedyną uczciwą opozycyę: bo Niemcy wykrzyczą się, wykrzyczą — i kto wie, czy ich jeszcze zręczna dłoń Badeniego nie ugłaszcze. Mimo tak ciężkich warunków, nasi posłowie nie opuszczają ani jednej sposobności dla zaznaczenia swego stanowiska wobec rozmaitych kwestyj i całego parlamentu. Nadto mnóstwem interpelacyj i wniosków dają wyraz życzeniom ludu pracującego w Austryi. W ostatnich czasach przedewszystkiem postawili wniosek o zaprowadzenie 8-godzinnego dnia pracy w górnictwie. Wniosek naturalnie będzie odrzucony — ale socyaliści będą mieli najlepszą sposobność wykazać nikczemne postępowanie partyj burżuazyjnych, które każde żądanie klasy robotniczej odrzucają bezwzględnie.

Władze kolejowe starają się wszelkiemi siłami przeszkadzać w założeniu nowych stowarzyszeń i w tym celu używają wszelkich, nawet niedozwolonych sposobów. Interpelacya deput. dra Verkaufa i tow., wniesiona dn. 4 maja 1897 r. do ministra kolei, wylicza kilka takich krzyczących nadużyć ze strony władz kolejowych. W warsztatach kolejowych w Jägerndorfie zwołał dyrektor wszystkich robotników i zakazał im wpisać się do mającego się założyć stowarzyszenia, twierdząc, że na to nie pozwala pragmatyka służbowa. W Pilznie, Salzburgu i kilku innych miejscowościach zwoływano również robotników, żądając od nich nawet przyrzeczenia, że nie będą należeli do stow. zawodowego. Wobec tego interpelanci zapytują p. ministra, czy wie o tem i co zamyśla zrobić, aby te nadużycia usunąć. — P. minister będzie naturalnie udawał, że o niczem nie wie (jeśli wogóle odpowie)...

My w całem tem postępowaniu widzimy tylko chęć naśladowania wysokiego wzoru p. Guttenberga, — a nadto ogromny i słuszny strach przed silną organizacyą kolejarzy. Przypomina nam to znane przysłowie o czapce i jeszcze o kimś. — czego z pewnych względów dokładniej przytoczyć nie możemy...

Stabilizacya na kolei połud. nie może doczekać się pomyślnego załatwienia. Już w zeszłym roku część robotników tej kolei żądała stabilizacyi, którahy ich przynajmniej na starość mogła zabezpieczyć przed śmiercią głodową. Niedawno znowu robotnicy stacyjni i magazynowi zażądali tego samego. Dotąd jednak nic nie słychać, aby zarząd kolei połud. zajął się tą sprawą na seryo. Czy uważa on, że to rzecz małej wagi? Wszak najlepszym dowodem znaczenia stabilizacyi jest, że się sami robotnicy jej domagają. Albo jeśli zarząd sądzi, że stabilizacya na kolejach państwowych niezupełnie zadowolniła robotników i jeśli z tego powodu waha się zaprowadzić ją u siebie, to najlepiej będzie uniknąć wszystkich wad i braków, któremi się odznaczała stabilizacya państwowa. Nie jest bowiem wcale trudną rzeczą przeprowadzić stabilizacyę tak, aby ona nie umniejszała pensyi nikomu, aby nie wyłączała nikogo, komu się słusznie należy itd. Jeśli to kolej połud. zrobi, to zadowolni z pewnością wszystkich robotników i uczyni zadość ich słusznym żądaniom. — Sprawa ta zresztą jest tak ważna, że wrócimy do niej jeszcze w następnym numerze.

Po strejku kolejowym w Szwajcaryi. Układy między robotnikami a dyrekcyą kolei półn.-wsch. prowadzą się ciągle dalej. Trzeba przyznać, że nauczone strejkiem towarzystwo kolei stara się wszelkiemi siłami załatwić jak najspieszniej wszystkie punkty ugody. Dotąd udało się załatwić ostatecznie takie punkty, jak umowa przyjęcia, ogólny porządek służbowy, płace personalu ruchu i warsztatowego. Inne, jak np. pensye zarządu i biur centralnego ruchu, nie są jeszcze ukończone; wreszcie sprawa dochodów ubocznych, płace minimalne wyrobników itd. wcale nie są załatwione. Wyjaśnić da się to tem, że wszystkie te kwestye są bardzo obszerne, wymagają dokładnego rozpatrzenia, a więc i dużo czasu. Ale solidarne i dzielne stanowisko kolejarzy szwajcarskich doprowadzi z pewnością do uzyskania wszystkich punktów, żądanych w czasie strejku.

Głos kolejarza o „Przyjaźniach“.

Od jednego z kolejarzy dostajemy list, który z powodu jego aktualności umieszczamy prawie w całości; będzie on znakomitym przyczynkiem do wywodów naszego wstępnego artykułu. List brzmi:

Po rozwiązaniu „Kół zawodowych“ zaczyna się do jezuickich „Przyjaźni“ garnąć wszystko, co się tylko służalczym charakterem i podejrzaną moralnością odznacza. Stronnictwo antisemickie bowiem, które robi interesa na głupocie ludzkiej, zaczęło sobie robić po rozwiązaniu stowarzyszeń kolejowych apetyt na kolejarzy, uznawszy widocznie, że byłby to smaczny kąsek dla nich, i nuż zalecać się kolejarzom w bezecelnie obłudny sposób. Tutejsza klerykalno-antisemicka szmata, „Głos Narodu“, który dotąd ani słówkiem nie wspomniał nigdy o niedoli kolejarzy, obecnie zaczyna robić do nich bardzo słodkie miny, rozpisując się o niedoli kolejarzy na swój sposób, t. j. przypisując całą winę — żydom i socyalistom. Antisemityzm, który winę wszelkich niedomagań społecznych stara się przypisać żydom, ażeby odwrócić uwagę kolejarzy od prawdziwego powodu ich niedoli, tj. od ucisku rządowego i wyzysku władz kolejowych, zwala winę na partyę robotniczą, wylewając na nią potoki oszczerstw za to, że śmiała upominać się o polepszenie bytu kolejarzy. Kolejarze jednak, którzy są już na tyle dojrzali, by zrozumieć, w czem leży powód ich niedoli, zrozumieją także, kto im dobrze życzy i nie dadzą się podejść podłym obłudnikom, którzy nie tyle ich dobra, ile ciemnoty pragną. — Jest przecie pewna część kolejarzy, grupujących się właśnie w owych „Przyjaźniach“, którzy mienią się antisemitami, choć są w rzeczywistości tylko kreaturami jezuickiemi.

Niewiadomo, co więcej podziwiać u tych ludzi, czy urągającą wszelkiemu zdrowemu rozsądkowi ograniczoność, czy bezwstydny cynizm i obłudę, bo niesposób przecież, aby oni nie wiedzieli o tem, że, oddając się dobrowolnie w ręce swych odwiecznych wrogów, dążą do swej zguby; to pewne jednak, że niskie instynkty tych ludzi znajdują tam swe ujście, że do „Przyjaźni“ ciągnie ich nadzieja bezpłatnych libacyj z tych ochłapów jałmużny, jakiemi różne wielkości wspierają te żebracze stowarzyszenia. Nadto ciągnie ich tam nadzieja protekcyj i względów władz kolejowych, które — jak wiadomo — wspierają i protegują „Przyjaźń“. Do czego jednak nie pchną tych ludzi ich niewolnicze instynkta? Już dziś poznać w nich brak męstwa, samodzielności i zatracenie wszelkiego poczucia godności ludzkiej. Ich już nawet upokorzyć nic nie potrafi, największa obelga nie jest w stanie wywołać rumieńców wstydu na ich obliczu, bo oni przecież dla marnych ochłapów łaski swoich

gnębicieli poświęcili wszystko. Lecz podczas kiedy będą spożywali owoce swego służalstwa, towarzyszyć im będzie powszechna pogarda wszystkich świadomych kolejarzy i uczciwych ludzi.

(Nasz szanowny korespondent ma słuszność, pisząc, że ci ludzie godni są pogardy; ale trochę za czarno patrzy na nich wszystkich. Jest tam bowiem tylko kilka takich jednostek, które są już do ostatnich granic zdemoralizowane, i te, jako już stracone, pozostawiamy chętnie w zacnem gronie OO. Jezuitów i antisemickich krzykaczy. Ale obok nich jest dużo takich, którzy tylko dzięki swej tchórzliwości i głupocie dali się tam zaciągnąć; tych jeszcze możemy i powinniśmy pozyskać. Człowiek uczy się do śmierci: i oni poznają kiedyś swoje bezrozumne postępowanie i naprawią swój błąd; trzeba więc ich wciąż uczyć i oświecać. *Przyp. Red.*).

Pod pręgierz.

Kraków. Zupełny zanik wszelkich uczuć ludzkich nigdzie może nie ujawnia się tak jaskrawo, jak na kolejach, szczególniej między urzędnikami. Ma się tu do czynienia wprost z bezgranicznym cynizmem, z czego naturalnie zarządy kolejowe cieszą się i zacierają ręce z radości. Całej tej zgrai okpiwaczy bezczelnych służą przytem wszelkie regulaminy, instrukcye, „erlassy", statuty różnych funduszów, a między niemi statut kas chorych, gdzie wyprawia się wprost orgie z chorymi robotnikami lub służbą. Wszystko to tak misternie i przewrotnie ułożone i zastrzeżone, że nawet krwawemi, przez robotników składanemi pieniędzmi, zarządzają kreatury, oddane w zupełności zarządom kolejowym. Jak na tem wychodzą robotnicy, których dotknęło nieszczęście choroby lub kalectwa, przekonać się można z następującego wypadku.

Jeszcze w styczniu b. r. wydarzył się na tut. stacyi Andrzejowi Kubali, szyberowi kolei półn., straszny wypadek. Nadzorca stacyi, Kalik, kazał Kubali odkręcić maszynę od wagonów i odłączyć „szlauchę"; w tejże chwili wydarło „mufę", a silnie nagromadzona para buchnęła na szybera, powaliła go na ziemię i bardzo silnie poparzyła. Omdlałego, z poparzonym wzrokiem i twarzą, odwieziono po opatrzeniu przez stacyę ratunkową do domu, gdzie na drugi dzień kol. lekarz Eichhorn zapisał mu oliwę do smarowania i pozostawił opatrzności. Na polecenie tego lekarza udał się do kliniki, skąd przyniósł, uznany silnie chorym, receptę i kartkę. Eichhorn, wściekły po jej przeczytaniu, rozkazał Kubali pójść na drugi dzień do pracy, mówiąc z ironią: „skórę sobie z twarzy obedrzeć i poobcinać, a że dzień ładny, możecie pójść do roboty!" — Poszedł biedaczysko, lecz już po 12 godzinach omdlał i zaprzestał znowu na kilka dni roboty. Historya ta powtarzała się i później, a wskutek tego wypychania do pracy cierpi on na nieznośny szum i zawroty w głowie, darcie, ból ustawiczny w piersiach i krzyżach, a co najgorsze, że postradał wzrok. Celem uzyskania świadectwa udawał się do różnych lekarzy; jedni z lenistwa, aby uchylić się od świadectwa przed sądem — drudzy zaś w porozumieniu z Eichhornem — odmawiali. Wydalony ze służby, bez wsparcia z kasy chorych i zakładu ubezp. od wypadków — człowiek ten, mający żonę i 2 dzieci, po dziewięciu latach służby, skazany jest na nędzę i brak wszelkiej pomocy, bo nawet okulary i lekarstwa zmuszony był sobie kupować. Rozpacz zagnała go wreszcie do naczelnika stacyi, p. Szczepańskiego (brata wygwizdanego kandydata), celem wyproszenia lżejszej służby — wszystko jednak naprózno. Zapytać się wobec tego godzi, czy taki żyd Eichhorn nie krzewi znakomicie wśród kolejarzy antisemityzmu? O naczelniku nie mówimy, bo ten nawet nie wie, co się na stacyi dzieje... Jak jednak bezbronni robotnicy na tej gospodarce wychodzą — dowodzi opisany wypadek.

Szczakowa. Sławnym jest wyzysk na kolei północnej, to jednak, co nam obecnie przychodzi opisywać, przechodzi wszelką miarę najzwyklejszego, łotrowskiego wyzyskiwania. Nikt tego nie widzi i nie czuje, co przechodzą węglarze, których kompletny wysiłek prowadzi przedwcześnie do grobu, a conajmniej gotuje im kij żebraczy. Przy załadowaniu węgla na maszyny zajętych tutaj jest 6 robotników, których pracę ułożono na dwie szychty; pierwsza szychta trwa przez trzy dni i dwie nocy, a druga dwa dni i jedną noc! Między pierwszą a drugą szychtą spoczynek wynosi 12 godzin. Szychtę robi 4 ludzi, a dwóch spoczywa. Spoczynek niedzielny odbywa się w ten sposób, że co szóstą niedzielę przypada na jednego, i to tego, który w poprzedzającym tygodniu pełnił służbę inspekcyjną codziennie przez 18 godzin! Za taką pracę ludzie ci pobierają 70 ct. dziennie, wraz z dodatkiem 30 ct. za nocną robotę. Aby dać wyobrażenie o ogromie tej pracy, dość przytoczyć, że w przeciągu 12 godzin robotnicy ci muszą załadować 600 cetn. węgla. Obok tego zajmują się czyszczeniem kanału, wywożeniem „lorą" odpadków w odludne miejsce, zmuszeni pchać wóz o jakie 600 kroków, codziennie rąbaniem dwóch metrów drzewa do maszyny, oraz na żądanie nadzorcy maszyn pracować w ogródku i spełniać posługi domowe, aby tylko nie utracić względów p. Resla, który 5 maja wydalił robotnika za to, że mu tych domowych posług odmówił. Dla uzupełnienia dodajemy, że kierownik maszyn Zapałowicz obchodzi się z nimi jak najgorzej i traktuje ich jak bydło: wyrazy, jak: draby, łotry, łajdaki, durnie, są na porządku dziennym.

Oto maleńki obrazek ponurych stosunków w państwie takiej bandy, jaką jest „tow. kolei półn".

Rzeszów. „Podarunki" to rzecz tak zwykła na kolei, że się o nich niemal słyszy codziennie. Prasa galicyjska obiera się na szeroko rozgałęziony system „łapownictwa" w Rosyi, nie widząc, co się u nas pod nosem dzieje. W braku pieniędzy, dobre są: zające, kury, jaja, masło i t. d. Słyną z tego bahnmistrze i kierownicy partyj. Z podobnego „zamiłowania" słynie także tutejszy naczelnik Herman. Perłą dla niego jest obecnie Materniowski, syn leśniczego, który wzięty jako robotnik, uważa się za magazyniera, bez egzaminu i bez dekretu. Ten to może i cały tydzień nie przyjść do służby, a inni muszą ten brak nadrabiać własnemi siłami; gdyby zaś kto ośmielił się o tem choć słówko pisnąć, to wyleci ze służby i basta. Możeby dyrekcya wglądnęła w tę sprawę, bo nie każdy jest tak szczęśliwym, by mieć ojca leśniczym.

Nowy Sącz. To, co doniosłem wam w poprzedniej korespondencyi w sprawie „Łabajów", niezupełnie zgadza się z prawdą. Wprowadzono mnie poprostu w błąd, ponieważ obie strony nie zrozumiały wyroku, a co najgorsze, że słyszałem to od samych „przyjaźników". Dopiero p. Zborowski wyjaśnił tę sprawę przez postaranie się o wyrok i na podstawie tegoż zarzucał komuś, że „Kuryer" niesłusznie tę sprawę przedstawił. P. Zborowski badał kilku wezwanych do siebie robotników, chcąc się dowiedzieć o nazwisku korespondenta. Co można sądzić o takiej policyjnej żyłce p inspektora, każdy sobie sam dopowie. W ograniczoności nie idzie chyba p. Z. tak daleko, aby sądził, iż jeden drugiego zdradzać będzie dla jego pięknych oczów, lub choćby nawet dla nagrody. Nie uczyni tego tem bardziej dla miłości komisyi dyscyplinarnej — bo nawet taki p. Z. uważałby postępek ten za nikczemny.

Zamiast jednak polować na korespondenta, lepiejby było zastanowić się nad smutnem położeniem robotników w tutejszych warsztatach. Bieda rozgościła się na dobre, a każdy kolejarz wskutek niskich płac siedzi po uszy w długach, powiększanych w dodatku nakładaniem ciągłych „kar" w postaci bodaj kilku szóstek. Jak smutnym jest rozgłos znienawidzonego przez wszystkich Zborowskiego, dość powiedzieć, że gdy wchodzi z kancelaryi do warsztatu, wzburzenie u personalu jest tak wielkiem, iż praca staje się wtedy wprost nieznośną, a każdy traci swobodę i ochotę do roboty, a pozostaje tylko najwstrętniejszy przymus. Nastrój ten byłby niezły w chwili strejku, gdyż każdy z robotników, nie mając nic do zawdzięczenia naczelnikowi oprócz, prześladowań i sekatur, musiałby powiedzieć: „basta, dość już tego knuta!" Kto wie, może i do tego przyjść kiedyś — będzie to owocem gospodarki p. Zborowskiego.

Trudno myśleć wogóle o złagodzeniu tych stosunków, spotęgowanych ciągłem wyczekiwaniem na poprawę naszej doli: terminy awansów nie przynoszą dla nas nic, oprócz zawodu, ponieważ zarząd warsztatów przejęty jest żądzą nakładania na robotników kar, lub odmawianiem urlopów i kart wolnej jazdy. Ciekawiśmy, jak to długo potrwa i jak daleko na tej drodze zajdziemy...

Pytanie na czasie.

Nieraz gdy się toczą boje,
I pobudka już zabrzmiała,
Ludzi dręczą niepokoje,
Lecz koń pędzi w bój jak strzała.

Nieraz rycerz w strachu pada,
Koń nie pierzcha w walki trudzie.
Więc pomyśleć też wypada:
Szlachetniejsi koń, czy ludzie? *S.*

PIERWSZY MAJA.

(Wiersz ten, nadesłany nam po oddaniu majowego numeru na [illegible])

Już prysły lodowe okowy dokoła,
Słońce rozprószyło chmurny zimy cień,
Ziemia kwieciem strojna, pogodna, wesoła
Święci dziś swojego odrodzenia dzień.

Za śladem przyrody z uśmiechem radości
W tym dniu odrodzenia, staje olbrzym-lud,
Głosić wzniosłe hasła: braterstwa, wolności,
Domagać się szczęścia za swej pracy trud.

I jak zimne lodów prysnęły okowy,
I w życiu narodów już zbliża się czas,
Że co złe zaginie, nastąpi ład nowy
I szczęście zyskają wszystkie ludy wraz. *S.*

KRONIKA.

Wyroki sądowe u nas skonfiskowano!

Skonfiskowano!

skonfiskowano! równouprawnieni obywatele.

Bez blagi. Otrzymujemy następujące pismo: Pragmatyka nasza służbowa zawiera już tyle „Nachtragów", że okładki ich pomieścić nie mogą i zdaje się że pękną. Między innemi § 57 orzeka, że sługy i urzędnicy, mający pensyę 350, 450, 550 i 650 po upływie roku mogą awansować do następnej kategoryi, t. j. do 400, 500, 600 i 700 złr. Ukaz ten widocznie tylko dla wybrańców losu wydany, bo jeżeli w lipcu roku zeszłego nie mała garstka korzystała z przysługującego paragrafu, to w styczniu prawie nikt. Kiedy bowiem dawniej generalna dyrekcya awansowała, niejeden, słabą mający nadzieję, niespodzianie awansował; teraz zaś, kiedy niejeden uważa, że słusznie na równi z innymi przysługuje mu prawo doczekać się podwyższenia płacy — zawiedzionym zostaje, bo jeżeli pan radca nie jest przeciwnym temu, to pozostaje jeszcze p. Abdermann, który kładzie swoje veto. Dlaczego? Przecież ci biedacy nic nie zawinili, aby z nimi obchodzono się po macoszemu. Na skromne to podwyższenie więcej niż rok czekają i tem 3 lata delektować się muszą, notabene jeżeli nie zajdzie coś nadzwyczajnego, a przecież niejeden z tych biedaków jest ojcem licznej rodziny, liczy kilka, nawet kilkanaście lat służby. Niech dyrekcya wglądnie choćby tylko w tamże znajdującą się „Dienst-Tabelle" każdego ze sług swoich, a przekona się, wielu ich pokrzywdzonych zostało.

Jeden za wszystkich.

Olbrzymie zgromadzenie kolejarzy odbyło się w Wiedniu dn. 18 maja. Przeszło 2.500 robotników i urzędników przybyło na nie, a z posłów zjawili się Daszyński, Zeller, Resel, Verkauf, Schrammel, Berner, Rieger, Kronawetter i Ofner. Po referencie Grüllu przemówił tow. Daszyński w te słowa: Każdy cywilizowany człowiek przyzna mi, że to jest przecie cyniczna i brutalna lekkomyślność zburzyć zuchwałą ręką szlachecką organizacyę, obejmującą 25.000 ludzi. Mogę śmiało powiedzieć, że nasza organizacya była pierwszym krokiem do jakiejś społecznej kultury na kolejach. Cóż było u nas przedtem? Denuncyacya i niska zarozumiałość, ucisk i ciemnota. Myśmy stworzyli kulturę: myśmy starali się z uciemiężonych niewolników zrobić obywateli, świadomych i wolnych obywateli. Jestto wprawdzie nie austryacka rządowa kultura, ale prawdziwie ludzka i europejska. Dopóki mieliśmy w swoich szeregach 3.000—4.000 ludzi, nie byliśmy niebezpieczni; ale skoro byliśmy w stanie stworzyć kulturalną potęgę, poczęli się panowie trwożyć i wkroczyli brutalną, zuchwałą dłonią. Godnym towarzyszem owego pana, który, pociągnięty do odpowiedzialności za obrazę, kryje się tchórzliwie za generalskie szlify, jest poseł Krek, nędzna postać. Co ten nagadał o darwinizmie, religii, miłości macierzystej, familii, to było wprost skandaliczne. Z każdego słówka jego mowy przebijała obłuda. — Muszę jeszcze mówić o czemś, na co dzień w dzień patrzymy ze wstrętem: jestto partya, która się tak nieprzyjaźnie dla ludu zachowuje i która na nas zawsze jak pies napada z tyłu, ilekroć zwalczamy rząd; są to znani panowie z partyi Miltermajera. W Galicyi, gdzie byłem przed dwoma dniami, opowiadano mi, że na gruzach organizacyi chcieliby się osiedlić Jezuici. Robi to na mnie wrażenie, jakgdyby hyeny otoczyły ciężko zranionego człowieka. Jestto rzeczywiście wstrętne, jak ci antisemici ze swojemi obłudnemi słowami o chlebie i pracy, czyhają tylko na to, aby nas napaść z tyłu i to w tym celu, aby się przypodobać Guttenbergowi i Badeniemu. Jak to oni rozpowiadali o tych krwawych groszach robotniczych, które my wyrywamy z kieszeni robotników! To prawda, myśmy nigdy nie prosili wysokiego kleru o wsparcie. A kto tu mówi o krwawych groszach robotniczych, ten nie rozumie naszej dumy, ten nie zna podstawy naszej organizacyi. My chcemy żyć z naszych groszy, a nie z wyżebranych pieniędzy rządu. (Brawo! brawo!)

Po tow. Daszyńskim przemawiał Pernerstorfer, który zwrócił uwagę na to, jak prędko zmienili swoje stanowisko wobec rządu Młodoczesi i antisemici: „Niechaj — powiedział na zakończenie — niejeden słaby na duchu, który i tak do nas nie należał, odpadnie od nas, tem silniej my, inni, zwiążemy się ze sobą i w związku z całą klasą robotniczą musimy zwyciężyć i zwyciężymy.

Następnie postawił tow. Taub rezolucyę, jednogłośnie przyjętą, która wyraża posłom antisemickim oburzenie z powodu ich zachowania się w debacie nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej, a uznanie dr. Verkaufowi i reszcie posłów socyalno-demokratycznych. Po przemowach kilku jeszcze posłów i innych uczestników zgromadzenia, przewodniczący zamknął zgromadzenie.

Trzy zgromadzenia kolejarzy odbyły się w Wiedniu w poniedziałek i wtorek wieczorem. Przemawiali na nich dr. Verkauf i poseł Schrammel. Przedmiotem referatów była debata parlamentarna nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej. Obaj mowcy wykazywali dosadnie podłość i obłudę stronnictw parlamentarnych, które użyły tej sposobności dla obrzucania błotem socyalnej demokracyi. Zgromadzeni głośnemi okrzykami pogardy i oburzenia wyrażali swoje zdanie o przemowach posłów Axmanna, Kreka i denuncyanta Tuzla. Na wszystkich trzech zgromadzeniach przyjęto jednogłośnie rezolucye, które wyrażały podziękowanie mowcom socyalistycznym za ich stanowisko w debacie nad wnioskiem Verkaufa, a wszystkie inne partye potępiły stanowczo. Liczne te zgromadzenia, ożywione prawdziwym zapałem i jednością, były najlepszem świadectwem, że kolejarze wiedeńscy nie dali się wziąć na lep żadnej innej partyi, uznając za jedyną swoją reprezentantkę socyalną demokracyę.

Robotnicy tramwajowi w Wiedniu wystosowali do zarządu towarzystwa tramwajowego szereg żądań, tyczących się podwyższenia płacy, spoczynku itd. Położenie ich bowiem jest tak opłakane, że wszyscy prawie bez wyjątku, postanowili żądać stanowczo polepszenia warunków pracy. Należą oni do organizacyi chrześciańsko-socyalnej i opiekuje się nimi dr. Lueger. Przyrzekł on, że użyje wszelkich wpływów, aby zmusić towarzystwo do ustępstw: i zdawałoby się rzeczywiście, że burmistrz miasta Wiednia, mający wielką władzę, potrafi urzeczywistnić swoją groźbę. Tymczasem towarzystwo na wszystkie żądania robotników odpowiedziało odmownie, nazywając je niesłusznemi i wygórowanemi. Posunęło się nawet do tego stopnia bezczelności, że inspektora, przeciwko któremu robotnicy najwięcej podnoszą zarzutów, chwali w piśmie do robotników i wyraża mu najwyższe uznanie. Wobec tego robotnicy zwołali na dzień 24 maja zgromadzenie, na którem mieli odpowiedzieć na oświadczenie towarzystwa i zająć stosowne stanowisko. O przebiegu tego zgromadzenia, jakoteż i całej sprawy doniesiemy w następnym numerze.

Kolejarze! Pamiętajcie o funduszu prasowym!

Komunikaty.

W sprawie rozwiązania stowarzyszenia kolejarzy ogłasza „Eisenbahner" komunikat, donoszący, że c. k. sąd krajowy w Wiedniu zamianował dla Związku stow. zawodowych i zapomogowych kolejarzy i zawodów pokrewnych, jakoteż dla innych rozwiązanych organizacyj kolejowych kuratora w osobie dra Teodora Mauthnera, adwokata w Wiedniu (I. Bauernmarkt 11). W ten sposób zarząd całego majątku rozwiązanych stowarzyszeń przeszedł w ręce kuratora; zalicza się tu również majątek poszczególnych kół miejscowych. Wobec tego zwraca się uwagę wszystkich byłych funkcyonaryuszy stowarzyszeń, aby w każdej sprawie majątkowej, tyczącej się grupy miejscowej, zwracali się do dra Mauthnera, a zwłaszcza podali mu do wiadomości następujące szczegóły:

1) jaki majątek grupy został w chwili rozwiązania przez władzę opieczętowany;

2) która władza dokonała opieczętowania;

3) czy ze strony jakiej władzy ustanowiono kuratora dla grupy;

4) dokładny adres i nazwisko kuratora (jeśli został naznaczony);

5) czy ze strony jakiej władzy wysyłano pisma do byłych funkcyonaryuszy grup po rozwiązaniu i w jakich sprawach.

Wreszcie „Eisenbahner" zwraca uwagę, że wobec tego odpada potrzeba mianowania osobnych kuratorów dla Kół miejscowych i że w razie, gdyby sąd krajowy chciał ustanowić kuratora dla jakiej grupy, to należy stanowczo na to się nie zgodzić.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Franciszek Sulczewski.